Vortrag

über die

Nothwendigkeit,

einigen

Colonial-Producten den Eintritt in das Oesterreichische Kaiserthum nur durch die adriatischen Seehäfen zu gestatten.

Gezogen

aus den bisher für und wider bekannt gewordenen Stimmen,

und geordnet durch

Dr. Anton Cibbini

Hof- und Gerichts-Advokat und kaiserl. Notar.

Wien, 1816.

Gedruckt bey Anton Strauß.

Vorerinnerung.

Nichts war natürlicher, als daß bey der Einverleibung der Küstenländer am Adriatischen Meere, welche in solchem Zusammenhange und in solcher Ausdehnung noch niemahls zu dem Oesterreichischen Staate gehörten, auch die Frage rege werden mußte, wie sie für das Ganze der Monarchie am besten benützt werden, und welche Verrichtung ihnen in der Oekonomie des Gesammtwesens am ersprießlichsten für sie und das Binnenland angewiesen werden sollte.

Das Meer, das die Küste bespült, lockt den Blick in die Ferne; es ladet, als der Weg, auf dem man in jede Gegend

der Welt gelangen kann, als eine Straße, welche ungeheure Lasten auf einmahl fortzuschaffen geeignet ist, zu großen Unternehmungen ein. Wer an der Straße wohnt, ist von selbst versucht und aufgefordert in den Verkehr, wodurch sie belebt wird, miteinzugreifen.

So wie von jeher die Bewohner der Meeresküste zum Handel sich berufen fühlten; so blieb auch die Bestimmung der zu dem Oesterreichischen Kaiserthum nun gehörigen Küste am Adriatischen Meere und ihrer Bewohner um so weniger zweifelhaft, da jedermann weiß, welchem Geschäfte Venedig einst seinen Glanz zu danken hatte, und wie sehr Triest, durch die Anstalten des Oesterreichischen Kaiserhauses unterstützt, im Aufschwung seines Handels bis auf jene Zeit zugenommen hatte, die leider nicht bloß dem Handel verderblich war!! Nicht nur die Lage an der Meeres-

küste, auch der Charakter der Bewohner und die Beschaffenheit des Bodens weiset ihnen den Handel als die angemessenste Beschäftigung an, und nur, wie diese natürliche Anlage auf das zweckmäßigste zum Wohl des Ganzen benützt und ausgebildet werden könne, blieb der Gegenstand der Untersuchung. Auch sich selbst überlassen würden jene Küstenländer den Seehandel nicht aufgeben, auch ohne besondere hebende Maßregeln darin erfreuliche Fortschritte machen. Allein als Glieder eines kraftvollen Körpers sollen sie das Gepräge des Ganzen tragen; durchgreifende Maßregeln, die einen kränkelnden Körper als verderbliche Neuerungen aufreiben müßten, dienen einem gesunden, vorbereiteten nur zu einem erhöhten Lebensreiz, der auf alle übrigen Functionen wohlthätig zurückwirkt.

Der Vorschlag, den Colonial-Waa-

ren, welche der Oesterreichische Unterthan so wenig als irgend ein anderer entbehren kann, und deren Genuß sich zu versagen er weniger als mancher andere Ursache hat, zur Einfuhr die Landesgränzen zu sperren, und die Einfuhr derselben bloß durch die Adriatischen Seehäfen zu gestatten, ist eine Maßregel von dieser Art. Wenn sie in besorglichen Gemüthern die Furcht erzeuget, daß dadurch ein Mangel oder unerschwingliche Theuerung der Waare, Druck durch Monopol und andere aus gestörter Freyheit des Handels entspringende Uebel entstehen könnten: so kann diese Aengstlichkeit nicht hinreichen, um einen so folgenreichen Gedanken ohne weiters aufzugeben.

Was konnte bedenklicher scheinen, als der Beschluß der Navigations-Acte für England, die vielleicht nicht publicirt worden wäre, wenn es sich bloß um eine Maß-

regel zur Beförderung der eigenen Schifffahrt, und nicht vielmehr um einen Anlaß zum Kriege mit den dadurch bedrohten Holländern, und mittelst desselben um einen Damm gegen das Uebergewicht der Macht Cromwells gehandelt hätte. Dennoch war die Folge derselben keineswegs der Mangel an hinlänglicher Zufuhr, sondern eine Vermehrung der eigenen Schifffahrt in einem Grade, auf welchem der jetzige Glanz und die Macht Großbrittanniens vorzüglich beruhet. Was die Schifffahrt für eine Insel, wie Großbrittannien, das ist einigermaßen das Fuhrwesen für eine Landmacht von so bedeutender Ausdehnung, als der Oesterreichische Kaiserstaat, und wenn die Engländer auf jeden Schiffer eifersüchtig sind, der sie der Mühe, ihre Bedürfnisse von fremden Küsten selbst zu holen, überheben will, so dürfen auch die Oesterreichischen Unterthanen jeden Frachtbrief,

den sie an ausländische Fuhrleute bezahlen, mit scheelen Augen ansehen. Die Sperrung der Landesgränze für die Einfuhr der Colonial-Waaren und ihre Beschränkung auf die adriatischen Seehäfen muß aber dem inländischen Landfrachtwesen eine vorzügliche Lebhaftigkeit und den kräftigsten Schwung geben.

Ungeachtet aber die Zweckmäßigkeit der vorgeschlagenen Maßregel sich gleichsam von selbst empfiehlt, haben dennoch Se. k. k. Majestät mit zarter Sorgfalt für das Wohl der Unterthanen landesväterlich bedacht, allerhuldreichst geruhet, das Wiener Großhandlungs-Gremium darüber allergnädigst vernehmen zu lassen.

Eine solche Aufmunterung konnte ihren Zweck nicht verfehlen; der größte Theil wünschte sich Glück; und aus den zur Vertheidigung dieser Maßregel angeführten Gründen überzeugte man sich, daß seine

Freude ungeheuchelt war: ein kleiner Theil hingegen, vielleicht in der löblichen Absicht, durch eine anständige Opposition die Gründlichkeit der Prüfung zu verstärken; vielleicht von zu enger Ansicht der Sache befangen, und in einer, in den Organismus des Handels der ganzen Monarchie eingreifenden Anstalt nichts, als ein Privilegium für Triest zur Entschädigung für seine Leiden in den letzten Zeiten und zur Belohnung der bewiesenen treuen Anhänglichkeit wahrnehmend, suchte, obschon hin und wieder mehr durch übertriebene allgemeine Vorstellungen, als durch eine bestimmte und deutliche Ansicht der Umstände geleitet, alle dagegen ersinnlichen Bedenken zur Sprache zu bringen. Sollten auch die Ansichten beyder Theile noch nicht vollständig entwickelt, die Gründe für und wider noch nicht erschöpft seyn: so sind doch von beyden Theilen so viele Materia-

lien zusammengetragen worden, daß es nöthig wird, sie zu ordnen, und unter einander in Zusammenhang so zu bringen, damit nicht mancher tüchtige Baustein unter dem Schutt begraben und unbenützt fortgeschafft werde. Dasjenige nun, was nach des Unterzeichneten Ansicht als das Erheblichste bey dieser Verhandlung erscheint, so zusammenzustellen, daß es nicht nur für sich den angemessensten Platz finde, sondern auch bey erweiterter Ueberlegung jedem Umstande den Platz lasse, der für die leichteste Uebersicht des Ganzen der angemessenste ist, war und bleibt der Zweck, den sich der Unterzeichnete bey seiner Arbeit vorgesetzt hat.

Hiezing den 19. August 1816.

Das Wesentlichste, was über die Frage, ob die Einfuhr der Colonial-Waaren nach dem Österreichischen Kaiserthum auf keinem andern Wege als von den Österreichischen Küsten am Adriatischen Meere zu gestatten sey, für und wider angeführt worden ist, läßt sich nach dem Gesichtspuncte der Zuträglichkeit und Ausführbarkeit dieser Maßregel am leichtesten übersehen.

Wie zuträglich und ersprießlich diese Maßregel zur Beförderung der Industrie des Landes, zur Belebung des Handels und Erleichterung der Geldverhältnisse seyn würde, läßt sich aus mehr als Einem Grunde erkennen.

1. Ist diese Veranstaltung das unfehlbare Mittel, um zu bewirken, daß diese Waaren um den wohlfeilsten Preis auf Österreichischen Boden gelangen; denn

a) Es fällt der Zwischenhandel weg, und die Colonial-Producte kommen unmittelbar aus der ersten Hand nach Österreich.

Wie bedeutend dieser Zwischenhandel selbst noch im Jahre 1814 blieb, nachdem bereits die eisernen Bande des Continental-Systems gebrochen waren, und der Zutritt auf den Österreichischen Marktplatz über Triest und die adriatischen Seehäfen bereits offen stand, kann man sich besser nicht als aus der Erfahrung überzeugen. Aus der Übersicht der Einfuhr jenes Jahres, welche in der angehängten Tabelle über 9 der vorzüglichern Artikel von Colonial-Waaren enthalten ist, ergibt sich, daß von den 128,650 Cnt. der daselbst nahmentlich aufgezählten Colonial-Artikel mehr nicht als 29,403 Cnt. über Triest gekommen sind, daß also der Rest von 98,247 Cnt. durchaus über die Landesgränzen hereingebracht wurde. Da nun weder Bremen, noch Hamburg, noch Lübeck ꝛc. Colonial-Producte erzielen, da Frankfurt, Leipzig, Magdeburg, Breslau uns ihre Vorräthe schon aus der zweyten, wo nicht dritten Hand reichen: so setzt man nicht zu viel voraus, wenn man den Gewinn der Zwischenhändler, im Durchschnitt die verschiedenen Waaren und den Verkauf aus erster und folgender Hand angenommen, für den Cnt. auf 3 fl. anschlägt. Durch diesen Gewinn

allein wurden die 98,247 Cnt., welche über Zwischenplätze nach Österreich gekommen sind, um 294,741 fl. theurer bezahlt, als man sie unmittelbar aus der Hand der Besitzer von Colonien hätte erhalten können. Wenn gleich die Summe von etwa 300,000 fl. in Hinsicht auf die Kräfte des Staates unbedeutend erscheinet: so ist sie doch, wenn sie jährlich wiederkehret, und als ein ausgeflossenes nicht mehr in den Kreislauf zurückkommendes Blut gewogen wird, bedeutend genug, um in Zusammenwirkung von ähnlichen aus andern Verletzungen quillenden Verlusten eine Ermattung nach sich zu ziehen, die dem wirkenden und schaffenden Leben nur allzuhinderlich werden muß.

b) Am auffallendsten ist die Einmischung der Zwischenhändler bey dem Handel mit England, welches unstreitig im Stande ist, besonders jetzt, aus seinem Stapelplatz zu Malta, die Österreichische Küste um den billigsten Preis zu versehen; da es hingegen mit keiner andern Gränze des Österreichischen Kaiserstaates in unmittelbarer Berührung ist, Österreich also gerade von jener Nation, von der die Waare um den geringsten Preis

zu hoffen ist, auf der Landseite nichts erhalten kann, ohne den Zwischenhändlern zinsbar zu seyn.

c) Ohne Rücksicht, daß die Seefracht an sich schon weniger als die Landfracht kostet: so ist auch für Colonial-Producte der Weg nach dem Adriatischen Meere sogar der kürzeste für den Österreichischen Bedarf. Warum soll denn der zu Lissabon und von dort herab an der Küste des mittelländischen Meeres lagernde Handelsmann Spaniens, Frankreichs seine Colonial-Waaren erst nach Hamburg, Bremen schicken, wenn er sie in Triest an Mann bringen kann. Für Schiffe aus außereuropäischen Häfen kommt der Unterschied des Weges ohnehin in geringe Betrachtung.

d) Wenn das Bedürfniß einer Bevölkerung von etwa 28 Millionen Menschen auf Einen Marktplatz angewiesen ist: so treibt die Unfehlbarkeit des Absatzes jeden Handelsmann von selbst, die Gelegenheit zu benützen, und es muß daraus eine Concurrenz von Verkäufern entstehen, bey der die Käufer unmöglich zu kurz kommen.

e) Nach einem so zuverläßigen Absatzorte muß es auch auf jedem bedeutenden Handelsplatze allezeit segelfertige Schiffe geben, so daß die

Regelmäßigkeit der Ab- und Zufuhr sich unfehlbar und in kurzer Zeit von selbst bildet, und dadurch dem ungezügelten Steigen und Fallen der Waarenpreise vorgebaut, und dem Verkehr eine solide Haltung verschafft wird.

2. Besonders wichtig wird jedoch diese Maßregel für die Verbesserung der Handlungsbilanz und Verstopfung des Ausflusses der Barschaft in das Ausland; denn da, wie nicht zu zweifeln ist, schon durch die Concurrenz derjenigen, die aus erster Hand verkaufen, der Grundpreis der Waare erleichtert wird: so fallen überdieß alle Zuwächse desselben durch die in den Zwischenländern daran gewendete Arbeit; es fällt die ganze Landfracht auf dem Wege bis zur Landgränze des Österreichischen Kaiserthums und alle Zwischenzölle und Mauthen hinweg. Daß dieser Zuwachs an Vorauslagen nichts weniger als unbedeutend sey, wird sich beyspielsweise aus nachstehender Berechnung zeigen:

Wenn ein Wiener-Kaufmann in London über Triest 100 Pf. Kaffeh bestellt,

der ihm dort .	36 fl. — kr.
kostet: so kommt an Assecuranz 3 pCt.	1 - 12 -

Übertrag	37 fl. 12 kr.
Seefracht und Unkosten bis Triest	3 = 24 =
mitgerechnet, der Kaffeh zu Triest auf	40 fl. 36 kr.
zu stehen. Hiezu die Fracht bis Wien	5 = 30 =
so kostet der Ent. Kaffeh bis Wien	46 = 6 =

Geht aber die nähmliche in London bestellte Waare über Hamburg: so kostet sie in London

wie oben	36 fl. — kr.
Assecuranz nach Hamburg	— = 48 =
Fracht nach Hamburg	2 = 24 =
Spesen daselbst	1 = 30 =
Summa in Hamburg . . .	40 fl. 42 kr.
Fracht nach Magdeburg	2 = 36 =
— bis Wien	8 = 40 =
so kostet auf diesem Wege der Ent. bis Wien	51 = 58 =

Im ersten Falle hat der Staat dem Auslande für den Ent. Kaffeh 40 fl. 36 kr. bezahlt; im letzten Falle aber, vorausgesetzt, daß die Fracht von der Gränze mit inländischem Zuge geschieht, nach Abzug derselben zu 4 fl. den Betrag von 47 fl. 58 kr.

Weil aber die Landfracht auch meistens mit ausländischen Fuhrleuten bestritten wird; so fällt

der ganze Betrag von 51 fl. 18 kr. dem Auslande zu.

Wird jedoch derselbe Kaffeh gleichzeitig zu Hamburg und nicht in London bestellt, so kostet er dort . . . . 40 fl. 42 kr.

Hiezu den Gewinn des Hamburger Kaufmanns nur 4 pCt. . .	1 = 40 =
Einkaufs-Provision 2 pCt. . .	— = 50 =
Sensarie $\frac{1}{8}$ pCt.	— = 24 =
	43 fl. 36 kr.
Unkosten beym Empfangen, Wägen, Repariren und Fuhrlohn rc.	— = 45 =
Fracht bis Magdeburg	2 = 36 =
so kostet er bis Magdeburg schon .	46 fl. 57 kr.
Unkosten bis Wien wie oben . .	8 = 40 =
so kostet der Kaffeh bis Wien . .	55 fl. 37 kr.

und unter obiger Voraussetzung gehen davon 51 fl. 37 kr. ins Ausland.

Wird endlich ganz gleicher Kaffeh zu derselben Zeit von Magdeburg bezogen:

so kostet er dort	46 fl. 57 kr.
Gewinn des dortigen Kaufmanns wenigstens 4 pCt.	1 = 52 =
Einkaufs-Provision 2 pCt. . .	1 = — =

Übertrag	49 fl. 49 kr.
Sensarie, Empfangsspesen ꝛc. . . .	1 = 10 =
Die Fracht nach Wien . . = .	8 = 40 =
so kostet der Kaffeh bis Wien . . .	59 fl. 39 kr.

und es muß dafür unter obiger Voraussetzung dem Auslande die Summe von 55 fl. 39 kr. bezahlt werden, also um 15 fl. 3 kr. pCt. mehr als bey einer directen Beziehung von London über Triest.

Dabey kann man nicht übersehen, daß auch die Fracht bis Wien dem ausländischen Fuhrmanne zu guten kömmt, der die Verfrachtung zu Hause übernimmt, und bis Wien fortsetzt, indem nicht leicht ein Österreichischer Fuhrmann dahin kommen kann; denn wie das Übergewicht der Einfuhr gegen die Ausfuhr so fühlbar ist, als man für die Österreichischen Staaten gegen ihre nordwestlichen Nachbarn nicht läugnen kann, da wird auch die geringere Ausfuhr obendrein durch bloße Rückfracht des ausländischen Fuhrmanns bestritten. Der schwere Schlag der Pferde aus jenen Gegenden zeiget schon aus dem bloßen Anblick, daß nur sie erzogen sind, die hausähnlichen Frachtwägen bergan, dem Abhange des El=

beflusses entgegen, über die Böhmischen Gebirge zu ziehen. Sie können also die leichtere Rückfracht, auf abhängiger Straße, desto bequemer bestreiten, und machen daher das Böhmische Fuhrwerk desto entbehrlicher, da die Böhmische Ausfuhr auch leichter der Elbe anvertraut werden kann, welche hingegen sehr übel geeignet ist, die Wasserfracht stromaufwärts zu befördern. So offenbar es also ist, daß von dem Frachtlohn bis Prag und oft bis Wien nichts für Österreichische Rechnung abzuschlagen kommt; so kann man es doch bey dem ausgewiesenen Unterschiede von 15 fl. 39 kr. pCt. bewenden lassen. Diese 15 fl. machen schon mehr als ein Drittel desjenigen Preises aus, um welchen dieser Cnt. Kaffeh in Triest auf Österreichischen Boden außer die Zinsbarkeit des Auslandes kömmt.

Daß dieses Verhältniß aus keinen ungegründeten Voraussetzungen gezogen sey, werden die angehängten drey Auszüge von kaufmännischen Berechnungen dieser Art, die sich auf die Einsicht der Bücher gründen, für den Zeitraum von Juny und July 1815 bestätigen.

Wenn man nun nicht übersieht, daß das Österreichische Kaiserthum drey Viertel von seinen Bedürfnissen an Colonial-Producten von dergleichen Mittelplätzen beziehet, wie man sich aus der angehängten tabellarischen Übersicht der Einfuhr von 9 Arten Colonial-Producte vom Jahre 1814 überzeugen kann: so erhält dieses Ersparniß von 15 fl. pr. Cnt. erst seine wahre Bedeutenheit. Kurz die 98,247 Cnt., welche Österreich nur von den neuen ausgehobenen Colonial-Artikeln im Jahre 1814 über seine Landgränze hat einführen müssen, kosten nach jenem Ausweise eine bare Ausgabe in klingender Münze von 1,483,705 fl. mehr, als sie in Triest gekostet haben würden. Wenn diese an das Ausland geleistete Gewerbsvergütung den inländischen Straßengewerben, dem inländischen Kaufmanne zu guten gekommen wäre, wie manche Familie würde dabey ein reichliches Auskommen gewonnen haben! Wenn diese Summe Silbers im Inlande mit beygetragen hätte, dem Papiergelde zur Unterlage zu dienen, um wie viel standhafter hätte es seinen Stand behauptet, und wenn ihm jährlich von seiner Grundlage so viel entzo-

gen wird, ist es dann zu wundern, wenn es sinket!

Wenn dieses Verhältniß zu groß angenommen vorkommen sollte, besonders weil im Beyspiele selbst die Bestellung in Hambung nur 51 fl. 37 kr. ausländische Zahlung und also gegen Triest nur 11 fl. 1 kr. Ersparniß ausweiset: der erwäge dagegen, daß bey dieser Berechnung der Einfuhr über die Landgränze

a) Ohne Wahrscheinlichkeit 4 fl. pr. Cnt. als inländische Fracht in Abzug, und

b) daß kein fremder Zoll in Anschlag gebracht wurde;

c) daß sich der Zwischenhändler nicht immer und ohne Noth niemahls mit 4 pCt. Gewinn begnügt;

d) daß gerade die Beziehung von den nähern Plätzen, also die kostspieligere der öftere Fall war; denn daß gewiß mehr aus Breslau, Leipzig, Magdeburg, als aus Hamburg unmittelbar bezogen wurde, liegt in der Natur der Speculation, welche diesen Zug des Handels gebildet hat; die, indem sie nur, auf das schnellste

Resultat zielet, sich in weiter aussehende Calculationen nicht einlassen will.

Es mag sich wohl auch ereignet haben, daß auf diesen Mittelplätzen die Waarenpreise nicht im Verhältniß mit den Hauptmarktplätzen gewachsen sind: so ist doch dieses lediglich als eine seltene Ausnahme zu betrachten, und kann nicht hinreichen, den Blick bey dieser Übersicht der Verhältnisse zu verwirren oder unsicher zu machen. Diese in keiner Hinsicht übertriebene Berechnung ist aber nur von 9 Artikeln hergenommen. Wenn nun der Unterschied in Spesen und Handlungsgewinn bloß bey 9 Artikeln von Colonial-Producten eine Summe von beynahe anderthalb Millionen Gulden in Münze ausweiset, welche bey der Einfuhr über Triest im Lande bleibt, und dagegen bey der Einfuhr über die Landgränzen ins Ausland geht: wie groß muß die Summe seyn, wenn alle, etwa über 100 gehenden Colonial-Waarenartikel in die Rechnung kommen!! Nur dieser Unterschied, wenn er seit 1799 bis zum Finanzpatente dem Lande hätte erhalten werden können, würde der sogenannten Scala, wenn sie ja nothwendig geworden wäre,

eine ganz andere, gewiß freundlichere Gestalt gegeben haben.

Diese Vergütung des Handlungs- und Straßen-Gewerbs-Gewinns ist aber nicht das einzige Ersparniß an Münzausfuhr, das sich aus der Beschränkung der Einfuhr der Colonial-Waaren über die adriatischen Seehäfen ergeben würde; sondern ein noch weit wichtigeres Ersparniß dieser baren Geldausfuhr würde sich aus einem weiteren Vortheile, aus der Gelegenheit zum Umtausche der inländischen Natur- und Kunstproducte ergeben, welche bey Anschaffung der Colonial-Producte in den adriatischen Seehäfen größtentheils und bald die Stelle barer Zahlung vertreten würden, wozu sie bisher in dem Verkehr mit den Continental-Nachbarn nur dürftig angewendet werden konnten. Daß aber

3. Durch die vorgeschlagene Maßregel die inländischen Natur- und Kunstproducte einen vortheilhaften Marktplatz in den Häfen des adriatischen Meeres finden würden, daß also auch die National-Industrie in allen ihren Zweigen hindurch einen besondern Aufschwung erhalten müßte, kann nicht bezweifelt werden.

Man darf sich zwar nicht verhehlen, daß die Engländer von Malta und von den jonischen Inseln aus die ersten seyn werden, welche ihre in jenen Stapelplätzen aufgesammelten Vorräthe nach den Österreichischen Häfen im adriatischen Meere werden zu schaffen suchen, und daß sie es gerade sind, welche nach unsern Erzeugnissen am wenigsten fragen dürften. Doch auch sie brauchen unsere Schafwolle, auch sie können unseres Eisens nicht entbehren; sie erzeugen weder Wein noch Seide, und was sie nicht im Allgemeinen brauchen, kann gerade Bedürfniß für den Einzelnen seyn, wozu die reiche Vorrathskammer des Österreichischen Kaiserthums aus allen drey Reichen eine hinlängliche Auswahl anzubiethen hat. Warum sollen endlich die Engländer, welche nicht bloß ihre eigenen Bedürfnisse gegen ihren Überfluß umtauschen, sondern auch gern die Vermittler fremden Austausches machen, warum sollen sie nicht, wenn sie ihren Vorrath in einem adriatischen Hafen abgesetzt haben, daselbst eine Ladung so gleich für eine entfernte Gegend aufnehmen, von der sie wieder nach Hause bringen, was den Kreislauf zu erneuern dienlich

ist? Richten sie es nicht so ein, daß sie von unserem Überfluß ihre Rückladungen füllen; so müssen sie den Österreichischen Abnehmer ihres Anboths, entweder durch herabgesetzte Preise entschädigen, oder erwarten, daß er einen Anboth aus andern Ländern vorziehe, bey welchem er die Zahlung ganz oder großen Theils durch Umtausch der Landesproducte machen kann.

Wenn sie es daher nicht zu machen wüßten, daß sie für ihren Absatz Rückladungen von Österreichischen Producten aufnehmen: so würden ihnen in dem Handel nach den adriatisch Österreichischen Häfen die Spanier, Portugiesen und Amerikaner bald den Vorsprung abgewonnen haben. Denn gewiß werden Nationen leichter in Verkehr mit einander treten, wenn sie ihre Bedürfnisse und ihren Überfluß in Producten gegen einander austauschen, als wenn die eine ihr Bedürfniß bloß mit barem Gelde anschaffen soll.

Spanier und Portugiesen werden bey der nichts weniger als unbedeutenden Cultur aller Gewerbszweige in den Österreichischen Staaten ihre Rechnung nur allzugut finden. Noch werden die letzten Spuren der ehemahligen Verhältnisse

Böhmischer Leinwandhändler mit Cadiz nicht ganz erloschen seyn. Sollten auch die englischen Baumwoll-Waaren-Fabriken noch lange Zeit den Vorzug vor den Österreichischen haben: so ist doch leicht zu berechnen, daß der Portugiesische, der Spanische Handelsmann den Bedarf an derley Webereyen lieber dort hohlen wird, wo er seine Colonial-Erzeugnisse anbringt, (um welche der Engländer nicht viel fragen wird, so lange er sie aus den eigenen Colonien leicht beziehen kann) als daß er sie um bares Geld, wenn gleich vollkommener in englischen Häfen suche. Der nähmliche Grund kann den Producten von Schafwolle, vorzüglich den Mährischen und Klagenfurter Tüchern den Vorzug verschaffen, da ihre Beschaffenheit den besten Producten dieser Art nicht nachsteht. In der feinsten Behandlung der Seidengewebe lassen die Länder des Lombardisch-Venetianischen, mit dem Österreichischen Kaiserthum vereinigten Königreichs ohnehin nicht leicht jemanden den Vorrang, und behaupten ihn vor den Engländern, welche die Seidentracht deßhalb auf alle Art anfeinden. An Bergwerks- und chemischen Producten im weitesten Sinne des

Worts, vergüten Spanien und Portugall die, auf ihre Vervollkommnung verwendete Österreichische Arbeit, durch rohe Natur-Producte oder durch Erzeugnisse, wo, wie bey dem Rohzucker nur die erste Hand angelegt ist; sie müssen daher willkommener auf Österreichischen Marktplätzen seyn, und werden sich bald gewöhnen, auch an den Erzeugnissen des Luxus Theil zu nehmen, deren Verfeinerung und geschmackvolle Einrichtung durch so viele, die Einsicht schärfende und den Geschmack veredelnde Anstalten vorzüglich in der Hauptstadt des Österreichischen Kaiserthums befördert wird.

Der Reichthum an Producten des Österreichischen Kunst- und Gewerbfleißes ist so groß, daß er Nationen, welche, so wie die Amerikaner, noch mit Anbau und Veredlung von Grund und Boden zu viel zu thun übrig haben, um für Kunst und Gewerbe Hände entbehren zu können, an und für sich schon bewegen könnte, auf Österreichischem Boden zu hohlen, was sie an Fabriks-Manufactur- Kunst- und Gewerbs- Erzeugnissen zu besitzen wünschen. Allein theils sind die Fortschritte, die man in den Österreichischen Staaten

bey den Erzeugnissen des Kunst= und Gewerbsfleißes gemacht hat, in der Ferne weniger bekannt, theils versorgt sich damit der Bewohner der neuen Welt in Englischen und Französischen Häfen, die ihm näher liegen, ihm Bedürfnisse dieser Art sogar selbst zuführen, und ihn durch diese Verbindung mit dem, was sie anzubiethen haben, bekannt machen können.

Da nun die Österreichische Schifffahrt nicht in der Verfassung ist, um den Reichthum inländischer Kunst-Erzeugnisse in andere Welttheile zu führen, und den Bedarf an Colonial=Producten zur Rückfracht zu nehmen: so muß irgend eine Veranstaltung getroffen werden, um Nationen, welche das genau zusammenstimmende Handelsinteresse haben, ihren Überfluß abzusetzen, und den unsern zur Abhülfe ihres Bedürfnisses aufzunehmen, mit einander in nähere Berührung und Bekanntschaft zu bringen. Keine Veranstaltung wird aber den Zweck genauer erfüllen, als die Sicherheit, die der weit entfernte Handelsmann für den Absatz seiner Ladung dadurch erhält, daß er sie an einen Ort führen kann, wo das Bedürfniß von 28 Millionen

Menschen darauf wartet, weil es gerade an diese Gegend zur Beziehung desselben angewiesen ist.

Dieser Ausfluß Österreichischer Producte war und bleibt in so lange, als Österreich seine Colonial-Waaren über die nordwestliche Landgränze aus Mittelplätzen bezieht, ganz verschlossen oder wenigstens bis zur Unbedeutenheit herabgesetzt. Diese Handelsplätze, welche um Colonial-Producte bey den ursprünglichen Erzeugern nur geringe Anfrage machen könnten, wenn sie nicht durch die Aussicht auf Absatz nach den Österreichischen Staaten gesichert wären; diese Mittelplätze werden zu Rückladungen nur in so fern Österreichische Producte nehmen, als sie mit den eigenen Erzeugnissen aus den nächsten Umgebungen nicht auslangen. Sie bringen aber alle ihre Landeserzeugnisse bloß deßwegen an, weil sie für die dafür angeschafften Colonial-Producte den Ausweg nach dem Österreichischen Kaiserthum haben. Es ist nicht zu läugnen, daß diese Mittelplätze durch die Verweisung der Colonial-Producte zum ausschließlichen Eintritte nach Österreich über die adriatischen Seehäfen einen empfindlichen Abfall in ihrem Verkehr erleiden werden. Allein es ist

auch nicht zu läugnen, daß es nicht an der Zeit ist, das eigene Interesse ihrem Vortheile aufzuopfern, da das Österreichische Kaiserthum durch die großen Aufopferungen, mit denen es sich einer gesetzlosen Übergewalt am längsten widersetzte, viel gelitten hat, und dringend aufgefordert ist, alle Wege zur Widerherstellung seiner Geldverhältnisse zu öffnen und eben zu machen. Nichts ist aber billiger als daß eben die Österreichischen Unterthanen, welche so zuverlässige Abnehmer der Colonial-Producte sind, dafür auch ihre eigenen Erzeugnisse an jene absetzen, von denen sie ihre Colonial-Bedürfnisse beziehen, nichts ist also auch dringender als eine Maßregel, deren Zweck ein solcher unmittelbarer Austausch ist.

Haben aber einmahl die Producte des Österreichischen Kunstfleißes diesen Ausweg gefunden, dann wird man erst Ursache haben, sich über den Wachsthum und die Vervollkommnung der National-Industrie zu wundern, welche sogar bey der bisher beschränkten Aussicht auf ausländische Nachfrage, doch schon so bedeutende Schritte vorwärts gethan hat, daß selbst die drückendsten letzten Verhältnisse sie nur schwächen und ermat-

ten, aber nicht vernichten konnten. Wie lebhaft muß alsdann nicht zugleich der innere Verkehr nach allen Richtungen werden, wenn die unausgesetzte Ab- und Zufuhr von den Häfen in das innere des Landes und aus allen Gegenden desselben nach den Häfen und den bedeutenderen Niederlagen im Inlande die Straßen belebt; wie bedeutend wird der Reitz zur Erzeugung werden, wenn der Straßenbau seine Zweige nach allen Richtungen ausbreitet, und kein Product des Fleißes, wegen der Schwierigkeit der Fracht, verkümmert, sondern die nahen und häufigen Anfragen nach den Erzeugnissen des Ackerbaues und der Viehzucht den Fleiß des Landmannes auch in abgelegenern Gegenden ermuntern, mehr als den Hausbedarf zu erzielen; wenn die erleichterte Ablieferung ihn bewegen wird, die Zeit, die ihm nach Bestellung des Feldes und Stalles übrig bleibt, für Bienen- für Baumzucht, für die erste Zurichtung von Hanf und Flachs und für andere seinem Berufe angemessene Nebengeschäfte zu verwenden, und wenigstens in die nächsten Umgebungen sein Erzeugniß selbst zu verführen.

Wie sehr wird alsdann auch durch die versicherte Rückfracht die Vorauslage des Handelsmannes bey der Spedition der Waaren hin und her vermindert, und ein findiger Handelsmann an der Küste wird selbst mit geringer Barschaft desto bedeutendere Geschäfte machen, je geschickter er seyn wird, die Producte des Vaterlandes bey dem Ausländer geltend zu machen.

Warum soll man alsdann, wenn alle Umstände in einander greifen, den Österreichischen Handel zu heben, nicht die Hoffnung hegen, daß sich für Österreich auch der Ausweg zu einem Zwischenhandel mit Ländern, welche mit der See nicht in Berührung stehen, eröffnen, daß es am Ende seine Raffinaden dahin absende, von woher es dieselben, oft leider nicht aus erster Hand, bezogen hat? Es ist mit dem Handel, wie mit mancher andern menschlichen Anstalt, sie muß von einer Stufe der Verbesserung zur andern hinauf schreiten; denn ein Stillstand darf schon als Vorbothe des nahen Zurückschreitens angesehen werden.

4. Die unmittelbaren Vortheile des Staates aus dieser Maßregel bestehen aber nicht bloß

in dem gehemmten Ausflusse der Barschaft, sondern auch in der Vermehrung seiner Einkünfte aus den Zöllen:

a) Daß ein Verkehr, je ausgebreiteter er wird, auch desto ergiebiger an Gebühren werden müsse, welche der Staat bey der Leitung und zum Behufe derselben bezieht, braucht nicht erinnert zu werden.

b) Allein auffallend muß sich die Gelegenheit zum Schwärzen vermindern, wenn die Aufsicht auf einen Punct gleichsam zusammengedrängt werden kann. Der ganze Umfang des Österreichischen Staatsgebiethes stand dem Eintritte der Colonial-Waaren offen; wie schwer war es bey jedem Waarenzug die Gränze zwischen nöthiger Aufsicht und kränkendem Verdachte nicht zu überschreiten; wie schwer, dabey die Schwärzung zu verhindern.

Wie groß der Betrag der eingeschwärzten Waaren bey dieser so weit offenen Gränze, bey der Begünstigung durch die Gebirgsschluchten, wodurch die Schwärzer sich einschleichen konnten, angewachsen seyn müßte, kann man bey einiger Vergleichung der gesetzmäßigen Einfuhr mit dem

Bedürfnisse leicht ermessen. Will man den Zucker als Beyspiel heraus heben: so ist davon im Jahre 1814 nach Ausweis der angehängten Tabelle auf gesetzlichen Wegen, alle Gattungen desselben, Candis und Syrup, einbegriffen, mehr nicht als 69,871 Cnt. in das Land gekommen. Erwägt man nun, daß, bey dem Wohlstande, der sich in dem Österreichischen Kaiserthume selbst bis auf die untersten Classen verbreitet, und bey dem Umstande, daß der Zucker für jedes Alter neben der Mutterbrust bis zum zahnlosen abgelebten Greise, für den Zustand des Kranken so wie des Gesunden genießbar und erwünschlich ist, der Verbrauch des Zuckers nicht anders als sehr groß vorausgesetzt werden müsse; so darf man, die große Verschwendung zu luxuriösen Genüssen gegen den seltenen Fall gänzlicher Entbehrung eingerechnet, den Bedarf an Zucker ohne Übertreibung zu 16 Loth für den Kopf jährlich annehmen. Dieses halbe Pfund für die Person macht bey einer Bevölkerung von 28 Millionen Menschen 140,000 Cnt. jährlich aus. Also wäre nach diesem Anschlage im Jahre 1814 etwa die Hälfte des wirklichen Bedarfs auf gesetzlichen We-

gen in das Land gekommen; die andere Hälfte muß eingeschwärzt worden seyn; denn sonst müßten zu Anfang des folgenden Jahres alle Vorräthe erschöpft gewesen seyn. Bringt man auch in Abschlag, daß die Verzehrung des Lombardisch-Venetianischen Königreichs und Tyrols dabey wegfalle, indem jene Tabelle noch Italien und Tyrol unter das Ausland rubricirt: so bleibt dennoch ein höchst erhebliches Deficit der Einfuhr gegen den Verbrauch, welches anders nicht als durch die falschen Künste der Schmuggler gedeckt worden ist.

Was für eine höchst bedenkliche Verwirrung müssen so bedeutende Schwärzungen in den Calculationen eines soliden Handelsmannes machen; wie unzuverlässig müssen seine Maßregeln werden? Es ist ihm unmöglich einen, längere Zeit zur Ausführung bedürfenden Plan zu fassen, weil die Grundfesten seines Gebäudes durch die Schleichwege der Schmuggler untergraben, noch vor der Vollendung einsinken. Der Wirkungskreis verenget sich, nur kleine Unternehmungen sichern durch die Möglichkeit schneller Ausführung vor Verlust, und verwöhnen sogar durch vorüber-

gehenden zufälligen, aus der Verwirrung der Verhältnisse fallenden reichlichen Gewinn. Der nächste Anboth wird der reitzendste, und der Beruf zum Großhändler durch die Leichtigkeit der Übersicht eines engen Geschäftskreises durch die Geringfügigkeit der nächsten Hülfsmittel gemein. Es wird nicht mehr nöthig, daß der Großhändler sich um ausgebreitete Verbindungen mit dem Auslande bewerbe; er kann sich mit seinem Bedarf auf der Hauptmauth vom nächsten Nachbar versehen. Der Ausländer merkt diese Liebe zur Bequemlichkeit ab, und schickt seinen Reisenden der Nachfrage in die Hauptstadt entgegen. Dieser weiß nicht nur den bequemen, und mit den Verhältnissen außer der Vaterstadt wenig bekannten Handlungsfreund beym Glase Wein das dringendste Bedürfniß zu verschaffen, sondern er lernt auch den Canal, wohin der Abfluß so schnell vor sich geht, unmittelbar kennen, und vor der nächsten Fracht vertheilt der Reisende unmittelbar so viel Ent. Kaffeh an die Kaffehhäuser zum X und Y; so viel Zucker an den Zuckerbäcker W.; eine Kiste Indigo an die Schönfärberey zu N., und so viel Farbholz an die Schwarzfärber

auf dem .... Grunde; bleibt noch etwas übrig: so ist eine Schar von Winkelsensalen bereit, Käufer aufzufinden, auch Mittel und Wege an die Hand zu geben, wohin allenfalls ein Vorrath, der sich der Zollaufsicht entzogen hätte, mit Verläßlichkeit unterzubringen wäre. Die Verabredungen zum nächsten Unterschleif werden mündlich gemacht und die Anstalt zum Schleichhandel organisirt. Der solide, zum Überblicke der Verhältnisse des ausländischen Handels gewöhnte und Winkelzüge verschmähende Großhändler muß irre werden und in Schaden verfallen.

Wenn aber nun die südliche Gränze des Staats von der Seeküste aus, zur einzigen, obschon weit ausgedehnten Einbruchsstation wird: so sieht man es schon jedem Frachtwagen an seiner Richtung an, wenn er der Schwärzung verdächtig ist. Die Aufsicht über jede einziehende Waare wird vereinfacht und erleichtert, die Schleichwege der Schwärzer äußerst erschwert, wo nicht gar unzugänglich gemacht, und die Möglichkeit einer verläßlichen Calculation für den einsichtsvollen, erfahrnen und soliden Handelsmann, und mit ihr der ruhige, von Hals-

brechenden Sprüngen freye Gang des Handels hergestellt, der allein die Unterstützung des Staates verdient, so wie der entgegengesetzte als die Quelle der Immoralität und Verkehrtheit der strengsten Zucht zu unterwerfen ist. Diese strenge Zucht sichert aber nicht nur dem ehrenwerthen Handelsmann sein Ansehen und sein Vermögen, sondern versichert der Staats-Casse ihre Einkünfte, und verschafft der Oberaufsicht einen verläßlichen Überblick der Ein- und Ausfuhr, nach welchem auch sie, da wo es gebricht, leichter nachzuhelfen in den Stand gesetzt wird.

c) Wie sehr aber auch die Unkosten der Aufsicht bey dieser Maßregel vereinfacht werden, ist klar. Der Staat vermehrt also nicht nur seine Einkünfte, sondern erspart auch an Ausgaben bey dem Zollgefälle.

Es möchte jedoch Wenige geben, welche die großen Vortheile, die in dieser Maßregel zur Hebung des Österreichischen Activhandels liegen, verkennen; ja selbst unter jenen, welche bey Überlegung dieser Angelegenheit als Opposition mitwirken, können viele eine Art Begeisterung nicht verläugnen, wenn sie von den Vortheilen

dieser Maßregel sprechen. Nur die Ausführbarkeit derselben scheint ihnen von den Hindernissen, die sie auf diesem Wege erblicken, vernichtet zu werden.

Der erste Zweifel kömmt ihnen von der geringen Ausdehnung des zu dem Österreichischen Kaiserthume gehörigen Küstenlandes. Freylich ist das Österreichische Kaiserthum nicht von allen Seiten mit Meer umgeben, wie das Königreich Großbritannien, ja auch nicht einmahl von zwey Seiten wie Spanien und Frankreich. Was folgt jedoch daraus? Nichts, was zur Sache gehörte. Es folgt weiter nichts daraus, als daß Österreich die Schifffahrt niemahls zu einer Hauptangelegenheit machen wird: keineswegs aber folgt daraus, daß es die Gelegenheit nicht benützen sollte, sein Bedürfniß an Colonial-Producten auf die leichteste Art zu beziehen und sich in dieser Hinsicht von allem Zwischenhandel so unabhängig zu machen, als es nur möglich ist; denn diese Unabhängigkeit ist keineswegs eine so unbedeutende geringfügige Sache, als daß sie nicht eine kräftige Anstrengung belohnen sollte, und nicht eines nahmhaften Opfers würdig wäre! Man

führt das Beyspiel des Preußischen Staates an, wo ungeachtet einer bedeutenden Küstenlänge doch ein Zwang wie der vorgeschlagene, nicht eingeführt ist, sondern wo den Einfuhrs-Artikeln zu Lande eben so wie zur See der Eintritt offen ist. Allein der Unterschied fällt bey dem Anblick der Charte von selbst in die Augen. Warum soll Preußen eine Sache, die sich von selbst ergibt, durch Zwang herbeyführen? Die Preußische Küste an der Ostsee kann für die Grundlinie eines Dreyecks gelten, dessen Spitze Schlesien ist. Nichts ist natürlicher, als daß die außereuropäischen Producte von dieser Grundlinie ausgehend, und auf der abnehmenden Fläche sich vermindernd, bis zur Spitze gelangen. Etwas erzwingen wollen, was ohne Zwang von selbst erfolgen muß, wäre wenigstens unnütz. Wenn dort der Fall eintreten soll, daß die Einfuhr einer Waare dieser Art von der Landesgränze erforderlich wird: so kann es nur eine durch die Noth herbeygeführte Ausnahme seyn. Von den neu hinzugekommenen Rheinländern aber, die ganz von fremden Landgränzen eingeschlossen sind, kann man ohnehin nicht verlangen, daß sie ihren

Bedarf aus den Preußischen Häfen der Ostsee holen sollten. Ganz anders ist der Fall mit dem Österreichischen Kaiserthume. Seine Küste am adriatischen Meere verhält sich gegen den übrigen Umfang nur wie eine Öffnung. Wenn der Umlauf des Geldes im Staatskörper mit jenem des Bluts im thierischen verglichen werden darf: so mag diese Küste für das Herz gelten. Nicht von selbst kann das Blut bis an die äußersten Gränzen rinnen, es muß mit der ganzen Kraft des Organismus dahin getrieben werden. Dadurch wird die lebendige Wärme erhalten, welche den Rücktritt desselben zur Lebensquelle möglich macht, um neu erfrischt den Kreislauf fortzusetzen.

Zu klein wird diese Öffnung demjenigen nicht scheinen, der sie von der Mündung des Po bis zur Bocca di Cattaro nachmessen will; die Linie nach allen Krümmungen des Ufers ist länger als jene, wo die Ostsee das Preußische Gebieth bespühlt. Gewiß biethet eine solche Strecke Landes Platz genug an, um die Vorräthe an Colonial-Waaren für das ganze Österreichische Kaiserthum zusammt den für den Tausch bestimmten

Waaren zu beherbergen. Auch ist diese Strecke keine unwirthbare Wüste. Von der sichern Rhede bey Goro an biethen außer Venedig und Triest noch die Häfen Chioggia, Malamocue, Porto quieto, Rovigno, Pola, Fiume, Porto-Ré, Segna, Spalatro, Lissa, Lesina, Curzola, Calamota, Ragusa und die Buchten von Cattaro dem Schiffer eine nicht bloß durch die natürliche Lage, sondern auch durch künstliche Einrichtungen gesicherte Aufnahme an.

Ein zweyter Zweifel betrifft die Tauglichkeit der Häfen. Seinem Umfange nach ist der Hafen von Triest allein im Stande, so viel Schiffe aufzunehmen, als die stärkste Thätigkeit der Österreichischen Ein- und Ausfuhr zur See beschäftigen kann. Wie oft hat nicht derselbe schon 400 Schiffe auf einmahl vor Anker gehabt. Nimmt man nun im Durchschnitte an, daß die Kauffahrer 150 Tonnen tragen, so bestreiten schon 200 Schiffe eine Ladung, welche dem jährlichen Bedarf der Österreichischen Monarchie, wenn man denselben auf 600,000 Cnt. Colonial-Waaren anschlagen will, vollkommen entspricht. Wie sehr muß sich also der Österreichische Handel aus-

breiten, bis der Umfang des Triester Hafens unzureichend seyn, und nöthig machen wird, sich um einen andern umzusehen. Nimmt man nun an, daß er bey diesem Umfange zu jeder Jahrszeit, im Winter wie im Sommer, allen Schiffen offen ist, und an einem ruhigen Meere liegt, daß man nicht nöthig hat, auf Ebbe oder Fluth zu warten, um ein- und auslaufen zu können, daß das Schiff mit seiner vollen Ladung einlaufen kann, ohne seine Last auf beträchtliche Entfernung vorher erleichtern zu müssen: so darf er mit manchem berühmten Hafen die Vergleichung aushalten; denn bey jedem hat man mit Localhindernissen zu kämpfen.

Diejenigen, welche die Unsicherheit des Triester-Hafens gegen Stürme ausschreyen, empfehlen ihn in dieser Hinsicht gerade dadurch, daß sie das Beyspiel einer nahmhaften Beschädigung, welche der dort im Spätherbst und Winter gewöhnlich wüthende Bora anrichten konnte, von 13 Jahren von 1803 her aufsuchen müssen. Da aber selbst jenes Unglück, welches eben auch keinen unersetzlichen Schaden anrichtete, nur zufällig, nähmlich dadurch entstand, daß eine von

den Anbindsäulen brach, und daher das daran befestigte Schiff frey wurde: so möchte dieses Beyspiel wohl wenig geeignet seyn, vom Trie=ster=Hafen abzuschrecken. Es hatte auch diese Wirkung nicht im gerinsten; denn gerade im Jahr 1804, da der Sturm noch im frischen Andenken war, wurde Triest mehr als jemahls besucht. Man kann sich auch aus den so genannten von der Sanitäts=Anstalt in Triest durch den Druck bekannt gemachten Portaten überzeugen, daß ungeachtet jenes Ereignisses und ungeachtet der Bora seinen tobenden Besuch nicht aufgegeben hat, dennoch die Schiffer keinen Anstand nehmen, auch im Winter den Triester=Hafen zu besuchen, daß also, wenn seit 13 Jahren keine Verwüstung wie die ausgehobene sich ergeben hat, diese nicht etwa deßwegen ausgeblieben sey, weil der Hafen, wie die nördlichen im Winter gefroren und leer an Schiffen war, sondern daß er Sicherheit genug gewährte und keinen Schiffer abschreckte. Ein Beweis, daß man die Saumseligkeit in Prüfung jenes verhängnißvollen Pfeilers nicht der Untauglichkeit des Hafens zuschrieb, sondern sich bescheiden ließ, daß Mangel an Auf-

merksamkeit vor wie nach noch manchen Schaden in der Schifffahrt so wie anderswo nach sich ziehen wird.

Es ist aber nicht der Hafen von Triest allein an der Österreichischen Küste des adriatischen Meeres. Wer kann dabey Venedig vergessen? Venedig, welches ehemahl Raum genug hatte, nicht bloß die Ein- und Ausfuhr zur See für den Continent von Europa durchzulassen, sondern auch als Seemacht erster Größe zu gelten, wird doch auch jetzt noch im Stande seyn, einen Stapelplatz für die Einfuhr der zum Bedarf der Österreichischen Monarchie nöthigen Colonial-Producte mit Ehren vorzustellen. Sey es auch, daß seine nächste Bestimmung wäre, das Venetianisch-Lombardische Königreich zu versorgen: so sind doch die Straßen, durch welche es mit Tyrol und Kärnthen in Verbindung steht, von so guter Beschaffenheit, daß es durch sie auch auf den Handel mit Deutschland Einfluß gewinnen muß.

Wie sehr ist nicht Goro durch den Po und durch Canäle bis in die Etsch geeignet, die aufgenommene Ladung mit Leichtigkeit ins feste

Land zu schaffen; die Hafen von Chioggia und Malamouc sind gleichsam die Vorposten des Hafens von Venedig, mit dem sie nicht nur längs der Küste, sondern auch durch Canäle in Verbindung stehen, ohne deßhalb an unmittelbarer Communication mit dem festen Lande Abgang zu leiden. Die ganze nördliche Küste des adriatischen Meeres von Venedig bis Triest bleibt zur Benützung manches derzeit in Dunkelheit ruhenden Hafens für eine Zeit vorbehalten, wenn die derzeit thätigen Häfen mit Geschäften so sehr überladen würden, daß ein näherer Landungspunct zur Benützung der Straße von Udine nach Kärnthen erwünschlich werden sollte. Haben gleich die Häfen der Halbinsel von Istrien, Pola und Rovigno einstweilen nur die Straße, die sie über Degnano, Pisino mit Capo d'Istria in Verbindung setzt, und daher nach Triest führt: so werden sie doch, wenn sie durch eine größere Frequenz wichtiger werden, zusammt von Porto quieto und dem Hafen bey Pirano eine kürzere Straße erhalten, um über die karnischen Alpen zu gelangen, als wozu sie nur die Straße

von Fiume nach Triest oder vielmehr jene nach Adlersberg zu erreichen nöthig haben.

Fiume ist durch seine treffliche Ludovica-Straße von Triest ganz unabhängig, übrigens aber mit einer besondern Poststraße mit Laybach und Idria, und mittelst einer dritten mit Triest in Verbindung. Porto-Ré, das Werk Kaiser Carls VI., verdiente auch eine von Fiume unabhängige Verbindung mit der von demselben Kaiser bis Carlsstadt angelegten, von der unsterblichen Maria Theresia weiter fortgesetzten Poststraße. Die von Carlstadt bis an das Ende des Quarner'schen Meerbusens, nach Carlopago, durch die Vorsorge des unvergeßlichen Kaiser Josephs II. angelegte Straße, nimmt auch von dem höher gelegenen Zeng, einem nicht unansehnlichen Hafen des Morlakkischen Canals die Land-Frachten auf. Da nun Zeng nicht nur durch die Josephinische Straße mit Carlsstadt, sondern auch mittelst eines auf der Küste hinlaufenden Weges mit Porto-Ré und Fiume in Verbindung ist: so ist auch nicht schwer abzusehen, daß auch dieser Hafen, bey mehr verbreitetem Ver-

kehr an der adriatischen Seeküste eine bedeutende Rolle spielen wird.

Die dalmatinischen Häfen von Zara, Sebenico, Trau, Spalatro, Ragusa und Cattaro haben zwar nur eine längs dem Gebirge, welches die türkische Gränze macht, nordwärts führende, und in das Thal des Zermagna-Flusses auslaufende, bey Gospich mit der Josephinischen nach Carlsstadt zusammentreffende Straße, welche vielleicht nur deßwegen vernachlässigt ist, weil die Küste von den Buchten von Cattaro anzufangen bis Nembi und selbst im Quarner'schen Meerbusen bis Fiume ein beynahe ununterbrochener Canal von so zuverlässiger Art ist, daß von Ragusa aus die furchtsamsten Schiffer selbst im Winter ihre Küstenfahrt ohne alles Bedenken einlenken. Rechnet man nun noch hiezu alle die auf den Inseln Dalmatiens befindlichen Seehäfen: so ist es unmöglich auf den Gedanken zu verfallen, daß das nach den adriatischen Seehäfen des Österreichischen Kaiserthums geleitete Commerz mit Colonial-Producten nicht Platz, nicht Bequemlichkeit genug haben sollte, sich auszubreiten. Freylich sind die dalmatinischen Häfen, beschränkt durch

die Türkische Gränze, nur als eine in einander wirkende Schnur, und nicht als selbstständige Plätze anzusehen. Freylich kommen sie auf einem Wege mit ihrer Fracht alle in Carlstadt an; dagegen aber ist die Ludovica = Straße von Fiume bis Wien um manche Meile kürzer, als die von Triest nach Wien, welches desto bedeutender ist, da die Straße von Carlstadt gegen Wien am Fuße der Carnischen und Steyrischen Berge beynahe eben so fort geht, da die Triester Straße beynahe durchaus bergauf und bergab die beschwerlichsten Höhen zu überwinden hat.

3. Allein die Nachbarschaft will einige in doppelter Hinsicht beunruhigen. Die Raubsucht der Barbaresken und die Pest erscheinen ihnen als solche Schrecknisse, daß sie befürchten, niemand werde sich einer so verrufenen Gegend nähern wollen. Der Kaufmann ist aber bey weitem so furchtsam nicht, als man in dieser Hinsicht zu verstehen gibt.

a) Was die Barbaresken betrifft, haben die Nordamerikaner ganz Europa belehrt, in welchem Tone mit ihnen Friedens-Tractate zu

machen sind. Diese werden sich der Barbaresken wegen nicht viel geniren, in das Adriatische Meer einzulaufen. Sollten etwa die Spanier und Portugiesen mehr Ursache haben? Keineswegs; vielmehr scheint die Zeit nahe zu seyn, wo man der civilisirten Welt vor solcher Barbarey Sicherheit verschaffen wird. Insbesondere hat die Österreichische Flagge die Genugthuung erhalten, daß schon im May 1816 eine Österreichische Fregatte nach Tripolis abgesegelt ist, um sowohl die bey dem Österreichischen Consul bereits in Gemäßheit eines großherrlichen Firmans erlegte Entschädigung für das im vorigen Jahre genommene Schiff Franz I. als auch mehrere Prisengelder von Tunis abzuhohlen.

b) Die Pest hingegen, welche von Zeit zu Zeit den Handel mit der Levante stört, wird den Amerikaner so wenig abhalten, an der Österreichischen Seeküste zu landen, als ihn die Furcht vor dem gelben Fieber abhalten wird, nach Hause zurück zu kehren. Auf einer Gränzlinie von etwa 300 Meilen ist die Österreichische Monarchie in Berührung mit dem Lande, wo die Pest niemahls lange aufhört; wo so viele

Ursachen zusammenwirken, sie zu erzeugen, und eine gänzliche Achtlosigkeit ihre Wirkungen verheerend macht. Dennoch hat man jetzt und weit in das abgewichene Jahrhundert hinein nicht erlebt, daß die Pest auf dem Boden des Österreichischen Staates auffallende Verheerungen angerichtet hätte. Ja in den letzten Zeiten, wo sie in Maltha, Neapel und Sicilien in einem Jahre nicht gedämpft werden konnte, hat sie auf Österreichischem Grund und Boden, wo sie auch einbrach, den verheerenden Charakter ganz verloren, und nicht nur, daß die Zahl der Opfer unbedeutender wurde, als sie manche Lungen-Krankheit in der Residenzstadt ganz allein fordert; so hat sich auch durch Rettung so vieler bereits befallener Individuen das Verzweiflungsvolle dieses Übels verloren. Eine Regierung, die es durch weise Maßregeln in der Verwahrung ihrer Continental-Gränze, in einer so großen Ausdehnung, so weit gebracht hat, daß zu einer Zeit, wo die Communication so lebhaft war, bey der an sieben verschiedenen, weit auseinander liegenden Puncten eingebrochenen Pest doch nicht mehr als in allem kaum 400 Personen

angegriffen wurden, und daß, was noch mehr ist, von diesen Angegriffenen fast die Hälfte genas; eine so wachsame, und in Vorsichten dieser Art so eingeübte Regierung wird doch noch leichter Mittel finden, ihre Seeküste gegen den Einbruch der Pest zu verwahren, wo schon das Meer selbst die Controll über jede verdächtige Berührung erleichtert. Schon die Beobachtung, daß ungeachtet der zu Smyrna schon so lange Zeit, hindurch herrschenden Pest, und selbst zur Zeit als Nola und andere Puncte in Ansteckung geriethen, doch nach Triest und Fiume kein Keim gekommen ist, sollte die Allzubesorglichen darauf aufmerksam gemacht haben, daß auch das Klima über den 45. Grad nördlicher Breite mitwirkt, um die Verbreitung dieses Übels nach Norden hin zu verhindern. Die Furcht, wegen der Pest auf einmahl eine gänzliche Stockung des Handels zu besorgen, ist daher zu weit hergehohlt, und verdient kaum eine ernsthafte Widerlegung.

4. Das vorzüglichste Hinderniß scheint jedoch in dem Mangel an hinlänglichem Capital zu liegen. Wer die Hyperbel auf's höchste treibt,

bezweifelt sogar, ob das sämmtliche, zur freyen Verfügung übrige Vermögen aller Kaufleute des Österreichischen Staats hinreichen würde, auf diesem Wege die Bedürfnisse der Bevölkerung in Colonial-Waaren zu decken. Kaum sollte man denken, daß jemand das Vermögen des Österreichischen Handelstandes für gar so beschränkt halten könnte. Allein da dieses Vermögen bisher hinreichend war, um die Glieder des Österreichischen Kaiserstaates an Colonial-Waaren trotz ihrer Theuerung keinen Mangel leiden zu lassen: so wird dieser Rückblick auf die bisherige Erfahrung hinreichend seyn, der ersten Bestürzung, welche ein solcher Zweifel erregen könnte, abzuwehren, und dem leidenschaftlichsten Liebhaber dieser Waaren so viel Besinnung übrig lassen, um diesem all' ingrosso aufgestellten Zweifel alla minuta zu Leibe zu gehen. Warum soll das Capital, das bisher hinreichend war, den Handel mit Colonial-Waaren zu decken, dann unzureichend werden, wenn sie von der Adriatischen See-Küste ausschließlich hereinkommen müssen.

a) Eine größere Theuerung derselben wird die Ursache derselben nicht seyn; denn es ist gewiß keine Selbsttäuschung, wenn man voraussetzt, daß diese Maßregel vielmehr eine Wohlfeilheit derselben bewirken werde.

b) Soll das Bedenken aus der Neuheit der Verbindungen kommen, daß man fürchtet, die vielen Handelsleute, welche bey ihren Verbindungen auf den Mittelplätzen Credit genossen, würden jetzt bey verändertem Zuge und neu anzuknüpfenden Bekanntschaften alles bar oder gar anticipando bezahlen müssen? Allein sollten etwa bisher die Österreichischen Handelsleute ihre Correspondenz gar nicht über Hamburg hinaus gedehnt haben? Wenn sie derzeit, wie nicht zu bezweifeln ist, ihre Verbindungen weiter hinaus gedehnt haben: so werden sie ihre Bestellungen über Triest so gut, als über Bremen, Hamburg, Lübek oder sonst einen nordischen Hafen beziehen können, hätten sie aber niemahls noch die Waare an der Quelle zu suchen gewagt: so wäre eine Maßregel, wie die vorgeschlagene, die sie zur Erweiterung ihres Gesichtskreises nöthigte, desto dringender, um einer passiven

Indolenz ein Ende zu machen. Es mag aber die Einsicht in die Verhältnisse der Österreichischen Kaufleute noch so beschränkt seyn: so wird es doch bey dem blödesten Beobachter nicht viel Mühe brauchen, um sich zu überzeugen, daß die Österreichischen Kaufleute keinesweges eine so subalterne Rolle spielen: sondern ihre Bedürfnisse auch an der ersten Quelle sehr wohl zu finden wissen. Jede Erleichterung, die sie in diesen Verbindungen bisher genossen haben, wird ihnen auch dann nicht entgehen, wenn sie in dem Bezug ihrer Bestellungen der angewiesenen See-Straße folgen müssen.

c) Wollte man jedoch das Unmögliche annehmen, daß auf diesem neuen Wege die Waare anders nicht, als gegen sogleiche Bezahlung zu haben wäre, welches nur vorauszusetzen schon unsinnig seyn würde: so darf man doch nicht übersehen, wie viel von dem Preise der eingeführten Continental-Artikel durch den Absatz der Österreichischen Natur- und Kunst-Producte aller Art berichtiget werden könnte; denn wenn der Schiffer, der zur Hinterlegung seines weiten Weges so viele Zeit bedarf, nicht dafür die Bedürf-

nisse seines Landes zurückbringt, sondern mit barem Gelde zurücksegeln wollte, würde er seinen eigenen Vortheil schlecht beherzigen; wenn er aber Rückfracht sucht, so müßte man den Grad von Cultur, welche die Österreichische Industrie erlangt hat, gar nicht kennen oder nicht zu würdigen verstehen, wenn man bezweifeln wollte, daß ihm mit Anschaffung Österreichischer Producte zur Rückfracht ganz vorzüglich gedient seyn müsse. Zur Anschaffung dieser einheimischen Gegenstände des Tausches gehen dem Handelsmanne aber so viele Mittel an die Hand, daß er nicht nöthig haben wird, seine Cassa anzustrengen; diese wird also für den bar zuzulegenden Überschuß des eingeführten Werthes jederzeit hinreichend und der Weg bald ausgemittelt seyn, wie das Vermögen der Bedürfenden den Zahlungsmitteln der Versorgenden zu Hülfe komme.

d) Es ist jedoch, wie man leicht bemerkt, bey jenem Zweifel eigentlich darauf abgesehen, anzudeuten, daß in den Häfen an der Österreichischen See-Küste nicht Capital genug seyn

dürfte, um die Bedürfnisse der Einfuhr zu decken. Allein

α) Erstlich ist es ja nicht an dem, daß an der Adriatischen Küste von Österreich die ersten Grundsteine zum Handel gelegt werden müßten; der Handel jenes Küstenlandes ist nicht von heute her. Venedig und Triest besitzt Handelsleute genug, die in ihrem Capital, in ihren Verbindungen, und in ihrem soliden Benehmen Hülfsquellen genug finden, um höchst bedeutenden Geschäften gewachsen zu seyn.

β) Zweytens ist es ja eine durch die Erfahrung aller Zeit und aller Orte bestätigte Wahrheit, daß der Kaufmann der Gelegenheit zum Gewinne überall nachziehe, wo sie sich ihm nur immer zeiget. Konnte sich der Deutsche, der Franzos, der Engländer entschließen, nach Odessa seinen Wohnsitz zu tragen, wo er die ihm geläufigen Sprachen nur bey Wenigen antraf; wo er seine Waaren auf langen, unwirthbaren Wegen zur Hauptstadt schaffen mußte; wo er auf Bequemlichkeit und Annehmlichkeit des Lebens nur eine entfernte Aussicht hatte: so wird es ihm wohl weniger Überwindung ko-

sten, sich an das Italienische Klima zu gewöhnen, mitten in eine civilisirte Welt zu treten, wo ihm nichts mangelt, um sich für seinen erworbenen Reichthum jeden Genuß zu verschaffen. Kein Glied was immer für eines fremden Handlungshauses wird seine Absendung nach dieser Küste als ein Opfer für das Interesse der Handlung, als eine Reise ins Exil ansehen, sondern der allerfähigste wird eine Sendung dieser Art als eine Belohnung seiner Verdienste für sich in Anspruch nehmen, und die Verbindungen werden von selbst kommen, und keine einzige Bedingung zur Erweiterung der Geschäfte wird man vermissen.

γ) Nicht das Vermögen des Kaufmanns allein alimentirt den Umfang seiner Geschäfte. Jeder Besitzer von barem Vermögen nimmt gerne Theil an der Betriebsamkeit eines durch solide Handlungsweise ausgezeichneten Handlungshauses. Nicht bloß Einlagen gegen Anspruch auf Gewinnsantheil, nicht bloß verzinslich angelegte Capitalien dürfen in Anschlag kommen, sondern noch viel ausgiebiger, wenn es nöthig ist, sie zu suchen, wird die Quelle,

die aus dem Wechsel-Escompt fließt, an welchem vorzüglich der Capitalist so gerne Antheil nimmt, weil er dabey fast stündlich über sein Capital disponiren kann, ohne es todt in der Cassa zu lassen; weil er sich auf diese Art der Controll über die Größe seines Vermögens am leichtesten entzieht, auch sich, wenn ihm daran liegt, in einen allzeit reisefertigen Zustand versetzen kann, um das omnia mea mecum porto aus der Lebensweisheit in die Vermögens-Verwaltung zu übertragen; gerade der, der sonst niemanden dient, niemanden hilft, greift hier unwillkührlich mit in das Rad ein, das als Triebwerk des gemeinen Besten in Bewegung gesetzt ist. Da der Wechsel-Escompt an die öffentliche Börse nicht gebunden ist: so liefern die Bücher der Sensale darüber nur unvollständige Aufschlüsse; doch weiß es jeder Geschäftsmann, welche beträchtliche Summen aus dieser Privatquelle dem Handelsmanne zufließen.

d) Es ist aber auch gar nicht nothwendig, vorauszusetzen, daß der Triester, der Venetianische, kurz der an der Küste des Adriatischen Meeres zum Österreichischen Kaiserstaat gehörige

Handelsstand für sich allein die ganze Vorauslage der Verproviantirung der Monarchie mit Colonial-Producten bestreiten müßte; er wird in seinem Unternehmen mit der ganzen Kraft des binnenländischen Handelsstandes unterstützt werden; die Hauptstadt, welche während des verhängnißvollen Zeitraums die Vorräthe für die Monarchie nicht bloß beherbergte, sondern auch davon an die Nachbarschaft abzugeben im Stande war, wird dann auch noch im Stande seyn, dem Küstenlande ausgiebig unter die Arme zu greifen.

ε) Auch wird sich durch den unmittelbaren Verkehr mit England ein directer Curs von dort nach Österreich bilden, und darin werden die Handelsgeschäfte eine ungemeine Erleichterung finden. Die Sicherheit des Absatzes der Colonial-Producte wird unter den Nationen, die Österreich damit versorgen wollen, eine Concurrenz bewirken, aus welcher dann von selbst hervorgehen wird, daß jede Nation diesen Handel, um ihn an sich festzuhalten, auf das kräftigste unterstützen wird, und durch den Credit, den man von Englischen Handlungshäusern erhalten wird,

mag der etwa von Hamburg bisher genossene Credit mehr als reichlich ersetzt werden; denn auch diese haben ihn nur in so fern gewährt, als sie selbst dabey ihren Vortheil fanden.

2) Will man behaupten, daß bey dem neuen Zuge der Colonial-Waaren die alten Hülfsquellen deßhalb unzureichend seyn werden, weil der Kaufmann länger zu warten haben wird, um die bestellte Waare zu seiner Disposition zu erlangen: so verdient dieser Einwurf nur in der doppelten Voraussetzung einige Rücksicht; erstens, daß man sich Hamburg als eine immer volle Vorrathskammer vorstellt, aus der man zu jeder Stunde seinen Bedarf hohlen kann, und zweytens, daß die Österreichischen Häfen am Adriatischen Meere durchaus zu nichts weiter tauglich sind, als die dahin angekommenen Waaren sogleich weiter zu befördern, ohne jemahls einen Vorrath für eigene oder fremder Kaufleute Rechnung aufbehalten zu können. Allein wer kann behaupten, daß es den Österreichischen Häfen am Adriatischen Meere unmöglich wäre zu erreichen, was man in Hamburg findet. Auch die Hamburger haben keine eigenen Colonien, sondern

müssen sich ihre Producte erst zu verschaffen suchen; sie machen ihre Bestellung in der Hoffnung eines weiten Absatzes in Provinzen, die von ihnen ganz unabhängig sind; die Österreichischen Seehäfen hingegen verschreiben den Vorrath in der sichern Zuversicht auf die Abnahme von Seite einer an sie gebundenen Bevölkerung von 28 Millionen Menschen. Wenn den Hamburgern die Vorräthe von London und der östlichen Küste von Großbrittannien in der Nähe sind, um daraus das etwa Abgängige schleunig zu ergänzen: so haben die Österreichischen Häfen eine eben so nahe Nachbarschaft an Maltha und den Jonischen Inseln, welche an keinerley Vorrath, der im Umfange des Englischen Handels liegt, Mangel leiden werden. Aber einen Vorzug werden hierin die Adriatischen Häfen haben, daß sie niemahl einfrieren, folglich auch im Spätherbst und Winter freye Zufahrt erhalten, zu welcher Zeit das Eis die Gemeinschaft zur See für Hamburg aufhebt. Von Triest aber ist selbst bis nach Prag die Entfernung um fast gar nichts weiter als von Prag nach Hamburg. Wer also künftig seinen Bedarf an den Küsten des

Adriatischen Meeres verschreibt, wird nicht nöthig haben, sein Capital länger zu entbehren, als wenn er sich nach Hamburg gewendet hätte.

5. Neben denjenigen, welche aus Abgang hinlänglicher Capitalien eine gänzliche Stockung des Handels mit Colonial-Producten besorgen lassen, nehmen sich diejenigen am besten aus, welche befürchten, daß eine Clique beherzter Egoisten, gleichsam der moralischen Antipoden jener Lacedämonier, welche dem eindringenden Feinde den Paß, der in das Innere des Vaterlandes führte, erst mit ihrer Tapferkeit und dann mit ihren Leichen sperrten, nun auch den Eingang der Colonial-Producte besetzen, sich derselben bemächtigen, und nicht mehr, auch nicht um mindern Preis, etwas davon in das Innere versenden werde, als es eben beliebig seyn wird. Es versteht sich von selbst, daß zur Ausführung einer solchen merkantilischen Verschwörung ein ungeheueres Vermögen erfordert würde. Es hilft jedoch der Sache nichts, wenn man diejenigen, welche an zu wenig Vermögen glauben, und diese, welche ein enormes voraussetzen, gegen einander stellen, und es ihnen überlassen wollte,

wie sie mit einander fertig werden: obwohl der Einwurf, der aus dem Besorgnisse eines einzuleitenden Monopols entspringt, eine ernsthaftere Widerlegung nicht verdient. Allein es biethet sich bey dieser Veranlassung eine andere Überlegung an. Es ist nicht zu zweifeln, daß bey Aufstellung der vorgeschlagenen Einfuhr-Maßregel der erste Andrang der Waaren sich dergestalt nach Triest ziehen werde, daß selbst Venedig anfänglich nur in der zweyten Reihe stehen dürfte; denn unter beyden Häfen steht der Triester doch mit dem Innern der Monarchie in näherer Berührung. Wenn es nun den Triestern einfiele, die Waare, die sie erhalten, anders nicht als gegen enormen Gewinn ins Innere abzulassen, und die neu zugeführte Waare den Fremden, mit Hinweisung auf die vollen Magazine, abzudrucken; was wäre die Folge? Etwa, daß es ihnen gelingen würde, den Paß zu sperren, und sich zu Despoten des Waaren-Preises aufzuwerfen? Keineswegs. Man würde sie in ihrer Position stehen lassen, und es würde die Mühe lohnen, nach den Häfen im Quarnerschen Meerbusen Commission zu geben; auf der von Carlstadt

bis Wien, in der Fläche fortlaufenden Straße, die bis Fiume obendrein noch kürzer als die Triester ist, würde die Planke jener Monopolisten bald umgangen seyn, und das Ende ihrer Laufbahn würde zwar auch gedruckt in der Zeitung erscheinen, aber über ihr Schicksal bey weitem nicht den Glanz verbreiten, durch welchen die Vertheidiger von Thermopylä verewigt sind. Man sollte daher diejenigen, welche ein solches Monopol anlacht, sorgfältig warnen, daß sie nicht etwa in Versuchung kommen, sich zu so löblichem Zwecke nach Triest zu ziehen. Denen, die wir bisher als Triester kennen, wird es nicht einfallen, ihr Deutsches Vaterland durch den ihnen zugewendeten Handel in Contribution setzen zu wollen: sie haben in den bittersten Zeiten allzu viel Beweise von aufopfernder Vaterlandsliebe gegeben, als daß man berechtiget wäre, ihnen einen beengenden Krämergeist zuzumuthen; sie haben zu der Zeit, wo der Bruch des Vermögens anderwärts an der Tagesordnung war, und nur allzu leicht Entschuldigung fand, mit großer Anstrengung ihren Credit aufrecht erhalten: ein Beweis, daß sie als Kaufleute weit höhere Ansich-

ten der Verhältnisse zu fassen wissen, als in jenem Monopol-Besorgnisse sichtbar werden; endlich wissen sie ihr wahres Interesse viel zu gut zu schätzen, als daß sie nicht durch die liberalste Behandlung ihrer Handlungs-Freunde den Waarenzug an ihre Stadt zu fesseln suchen sollten, der dahin sicher seine erste Richtung nehmen wird, der aber schwerlich dahin zurückkehren würde, wenn ihn ein kurzsichtiger Krämergeist daraus verscheucht hätte. Die Lebhaftigkeit des Handels ist sein wahres Leben; er muß erstarren, wenn er sich nach großem Gewinne auf die Lauer legt.

Oder sollen etwa die Engländer ihrer Seits ein solches Monopol versuchen, und sich verschwören, keine Waare zwischen Corfu und Otrante durchzulassen, die ihnen nicht mit doppeltem Preise bezahlt wird? Es wird hoffentlich nicht nöthig seyn, die Unausführbarkeit eines solchen Einfalls auseinander zu setzen.

6. Auch daraus, daß sich an der Österreichisch-adriatischen Seeküste keine Banken, keine Seehandlungs-Gesellschaften, keine Assecuranzkammern befinden sollen, will man für die Ausführbarkeit der vorgeschlagenen Maßregel eine

üble Vorbedeutung ziehen. Allein vor der Hand handelt es sich keineswegs um Anstalten zu einem weitumfassenden Seehandel, sondern lediglich um ein Mittel, bey der Einfuhr der Colonial-Waaren so wenig als möglich an Barschaft dafür außer Landes zu schicken. Dieser Zweck kann auch ganz durch fremde Schiffe ohne obgedachte Anstalten erreichet werden. Sie werden sich aber von selbst bilden, sobald ein erweiterter Verkehr sie erwünschlich machen wird.

7. Bey Seekriegen will man aber aus dieser Maßregel, aus der auf die Adriatische Seeküste beschränkten Einfuhr der Colonial-Waaren die größte Gefahr für den Österreichischen Handel voraus sagen; denn die alten Zufuhr-Wege werden eingegangen, und der neueröffnete Eingang zur See durch die kriegführenden Seemächte gesperrt seyn. Es geht jedoch bey diesem Einwurfe, so wie bey allen, die von weitem und im Allgemeinen besehen, eine furchtbare Gestalt haben, aber in der Nähe alles Bedenkliche, wenigstens alle entscheidende Kraft verlieren.

Keine Seemacht kann, selbst mitten im Kriege, ihren Seehandel aufgeben; muß sie es

thun: so ist sie auch schon überwunden, denn der Seekrieg wird bloß um des Handels willen oder gegen den Seehandel geführt. So lange also beyde Seemächte noch auf dem Meere sind, werden auch beyde, einmahl diese, einmahl die andere, versuchen, ihre Waaren auf einen Marktplatz zu bringen, der so bedeutend, wie der Österreichische, ist; und sollten sie sich auf dem Wege begegnen, und, wie sich von selbst versteht, nicht friedfertig neben einander segeln können: so wird wohl eine von beyden das kürzere Loos ziehen, der glückliche Theil aber bey der eroberten Waare desto leichtere Preise machen. Müßte aber die Flagge des einen Theils gänzlich verschwinden, so wäre nicht zu befürchten, daß der überwiegende Theil sich als ein Monopols-Inhaber benehmen, sondern es wäre zu hoffen, daß er vielmehr trachten würde, den glücklichen Zeitpunct zu einem sichern Absatz seiner Waare zu benützen. Auch würde hoffentlich noch hin und wieder eine neutrale Flagge übrig bleiben, welche der Concurrenz zu Hülfe kommen würde. Sollte aber auch künftighin der Grundsatz, daß die Flagge das Gut decke, nicht anerkannt wer-

den, und daher die neutrale Macht kein feindliches Gut laden dürfen, welche Strenge doch durchzusetzen oder davon abzulassen, von Umständen abhängt: so bliebe doch deßhalb auch der anderweitige Zufluß nicht abgeschnitten, wenn er auch sparsamer werden sollte, so lange nicht alle Seemächte in Krieg verwickelt sind.

Wenn man aber das schlimmste voraussetzen wollte, was werden denn die nordischen Häfen für einen Vorzug vor den Österreichischen im Adriatischen Meere haben? Dann werden sie ja eben so, wie andere leiden, und sich selbst nicht helfen, vielweniger den Österreichischen Bedarf sicherstellen können. Gesetzt, eine Continental-Macht wollte, wie Frankreich im Continental-System den Absatz Englischer Waaren erschweren, und sich hierdurch wegen zur See erlittenen Verlustes rächen, werden denn in einem solchen Falle die Hanseestädte der Zumuthung, ihre Häfen der Englischen Einfuhr zu sperren, wirksamer als Österreich widerstehen können? Mit Einem Worte, wenn durch was immer für einen Seekrieg der Seehandel leidet: so leiden die nordischen Häfen so gut als die Adriatischen. Wenn

aber die Bedrückung von England käme: so ist nicht abzusehen, warum Österreich mehr als die Hanseestädte darunter leiden sollte, besonders da das procul a Jove procul a fulmine den Adriatischen Häfen manche Erhohlungsstunde gewähren müßte, worauf die nächsten Hanseestädte nicht rechnen könnten.

8. Wer jedoch in Aufzählung der Hindernisse auch das letzte nicht übergehen mag, läßt ein Besorgniß merken, daß diejenigen Staaten, welche durch den veränderten Zug der Colonial-Waaren an ihrem bisherigen Verkehr Nachtheil leiden, die verordnete Beschränkung der Einfuhr der Colonial-Waaren auf die Adriatische Seeküste als eine feindselige Maßregel gegen sie angesehen werden. Sobald aus irgend einem Beschlusse das Besorgniß, jemanden zu beleidigen, entsteht: ist es unerläßlich nothwendig, vor allem die Gerechtigkeit des gefaßten Entschlusses zu prüfen. Der Grundsatz, daß derjenige, der sich seines Rechtes bedienet, niemanden beleidige, ist so allgemein anerkannt, daß man sich auch in völkerrechtlichen Verhältnissen darauf ohne Anstand berufen kann. Aus dem Zustande der Un-

abhängigkeit, welchen man in der Regel keiner Nation absprechen kann, fließt das Recht, ihre Gränzen dem Eintritte fremder Personen zu öffnen oder zu verschließen, ein Recht, das sogar jeder Privat-Eigenthümer von Grund und Boden gegen Andere hat, denen keine Dienstbarkeit deßhalb zugestanden ist. Darum wird also der Staat auch das Recht haben, allen oder gewissen, aus dem Auslande kommenden Waaren nur eine bestimmte Gegend zu Einbruchs-Stationen einzuräumen, den Rest seiner Gränzen aber zu sperren.

In diesem auf die Unabhängigkeit gegründeten Rechte ist aber Österreich durch keine Verträge beschränkt; es gibt keinen Vertrag, worin Österreich einem oder dem andern Staate die Zusicherung gegeben hätte, dessen Ausfuhr-Artikel an jedem Gränzorte, wo es dem fremden Staate, sie einzuführen, gefallen würde, auch aufzunehmen. Also ist keiner, der sich über Verletzung der Rechte bey dieser Maßregel zu beschweren hätte.

Wollte man aber Repressalien befürchten, so wäre die Frage: wer sie ausüben soll? Die

Engländer werden es ihrem Vortheile angemessener finden, die Waare nach Triest zu schicken, und dabey an Seefracht und Assecuranz mehr zu gewinnen, als bey dem Transporte nach Hamburg: sie sind auch durch Malta und durch die Jonischen Inseln so nah an der Adriatischen Küste gelegen, daß sie die gedachte Maßregel eher für eine Begünstigung als Erschwerung ihres Absatzes nach Österreich ansehen müssen. Die Mittelsplätze hingegen würden durch Repressalien nur sich selbst schaden; denn gewiß haben sie von Österreich mehr nicht genommen, als es die Aussicht auf Gewinn ihnen anrieth, und nach diesem Gesichtspuncte werden sie sich auch künftig richten, keineswegs aber aus Rache sich selbst schaden, oder auch nur auf Hoffnung des Gewinnes Verzicht leisten wollen.

Mehr als Warnung vor ungünstigen Folgen, dann als Hinderniß macht man auch bemerklich, daß eine solche Veränderung der Verbindungen, die sich von selbst nach und nach gebildet haben, als ein gewaltsamer Sprung anzusehen wäre, der wider die Ordnung der Natur, in deren Anordnungen kein Sprung Statt findet,

streite, und daher vielfältige Nachtheile befürchten lasse.

Allein dabey darf man nicht übersehen, daß auf neue Verhältnisse die alten Einrichtungen nicht genau mehr passen. Durch die Einverleibung des Küstenlandes hat das Österreichische Gebieth eine ganz neue Gestalt gewonnen, und es wird daher nothwendig, darauf bey der Leitung der Staats-Ökonomie Bedacht zu nehmen. Ferner darf man gar nicht sagen, daß seit den letzten 20 Jahren die Lage der Nationen und ihres Handels mit einander in einer natürlichen Ordnung gefügt war. Es war vielmehr ein Zustand allgemeiner Spannung vorhanden. Da dieser aufhören muß, so muß er auch auf den Zug der Handlung einen wesentlichen Einfluß haben. Es ist also gerade jetzt der rechte Zeitpunct vorhanden, indem sich die Elemente anders gestalten, auf eine angemessene Art mit einzugreifen und die natürliche Anlage durch wohlberechnete Anstalten recht geltend zu machen.

Dennoch scheint es eine Folge dieser Warnung zu seyn, daß der Vorschlag, die Einfuhr der Colonial-Waaren auf die Seeküste des Adria-

tischen Meeres einzuschränken, einstweilen nicht alle, sondern nur wenige Artikel dieser Waaren angeht. Nur Zucker im rohen oder raffinirten Zustande, Kakao, Kaffeh, Pfeffer, Piment, Ingwer, Farbhölzer, Tischlerholz, Amerikanische Baumwolle, Stuhlröhre und Amerikanische Häute sollen auf diesem Wege zur Einfuhr beschränkt seyn; alle übrigen Colonial-Producte aber, das heißt $\frac{9}{10}$ von der Gesammtzahl aller Artikel, behalten die bisher ihrer Einfuhr zugestandene Freyheit.

Wenn daher nach allen vorusgeschickten Überlegungen bey dem Vorschlage etwas zu wagen wäre: so kann selbst der mißglückte Versuch keine auffallende Nachtheile nach sich ziehen; denn wenn es auch möglich wäre, daß die gedachte Vorkehrung eine Vertheuerung oder selbst Mangel bey einem oder dem andern Artikel nach sich ziehen könnte: so ist vor allem begreiflich, daß der Mangel oder die Theuerung nicht der neuen Maßregel, sondern ganz andern zufälligen Gründen zuzuschreiben wäre; denn warum sollte durch eine Maßregel, die im Grunde nur den natürlichen Zug der Waare begünstiget, ein Mangel

an Zufuhr entstehen? Ein von dieser Seite einbrechender Mangel wäre vielmehr ein Zeichen, daß man von der Landseite her demselben abzuhelfen noch weniger hoffen dürfe. Es möchte jedoch der Mangel was immer für einen zufälligen Grund haben: so könnte seine Dauer nur kurz seyn, und nur der künftigen Einfuhr zu größerer Aufmunterung dienen. Keiner von den genannten 11 Artikeln, den Zucker ausgenommen, ist endlich ein eigentliches Lebensbedürfniß zu nennen, so daß der Mangel desselben für die Subsistenz und Gesundheit beunruhigend werden könnte, und bis der Zuckervorrath auf dem seiner Einfuhr vorgezeichneten Wege versiegen, bis Engländer, Franzosen, Spanier, Portugiesen und Amerikaner sich verschwören, uns weder rohen noch raffinirten in so lange zuzuführen, bis wir reuig wieder zur Landfracht von den Hanseestädten her zurückkehren, da werden doch hoffentlich vorher Zeichen am Himmel geschehen!

Bey dieser Beschränkung des Vorschlags auf die genannten 11 Artikel fällt aber nicht bloß das Bedenken wegen einer aus dem Mißglücken zu besorgenden Verwirrung hinweg, sondern alle

Einwürfe, welche bisher als gegen die Gesammtheit der Colonial-Waaren-Artikel gerichtet, geprüft und widerlegt wurden, werden vollends unbedeutend, wenn man es bloß mit den 11 genannten zu thun hat.

Die Verbindung mit den bisher gewöhnlichen Beziehungsorten dieser Producte wird durch die Ausscheidung von 11 Artikeln wenig unterbrochen werden. Es bleiben die übrigen Artikel fortwährend ein taugliches Austauschungsmittel für das, was jene Plätze etwa von den Österreichischen Natur- und Kunst-Producten bedürfen und abnehmen könnten; es bleiben Berührungspuncte genug zum wechselseitigen Verkehr und daher keine Furcht, daß der Österreichische Staat eines isolirten Zustandes wegen in Barbarey versinken, oder wegen des entzogenen Gewinns von seinen Nachbarn angefeindet werden könnte.

Vorzüglich aber werden aus dieser Beschränkung auf 11 Artikel diejenigen gänzlich beruhigt werden, welche gezweifelt haben, ob das gesammte Capital des Österreichischen Handelsstandes hinreichen möchte, die in Vorschlag gebrachte Maßregel zur Ausführung zu bringen. Denn

um von der Einfuhr dieser Artikel im Jahre 1814 ein Beyspiel zu nehmen, stieg dieselbe nach der beyläufigen Berechnung No. 1, den Preis nach dem Mittelpreis von Triest im Anfang May 1816 angesetzt, nicht über 6,000,000 fl. A. Ct. Wie könnte einem beyfallen, daß nicht der Triester Handelsstand allein im Stande seyn solle, diesen Betrag zu decken. In allen solchen Fällen, wo eine dunkle Vorstellung die Einbildungskraft reitzt, ist es nicht rathsamer, als sich an eine spezificirte Auseinandersetzung zu machen; diese ist am besten geeignet, das Phantom, wovon der Kopf eingenommen ist, zu zerstreuen.

Warum aber unter den über 100 verschiedene Gattungen begreifenden gesuchtern Colonial-Waaren gerade obige 11 Artikel ausgeschieden worden sind, läßt sich aus nachfolgender Überlegung rechtfertigen. Vor allen ist ersichtlich, daß unter die beabsichtigte Einfuhr-Beschränkung kein einziger bloßer Medicinal-Artikel aufgenommen worden ist; denn wenn gleich keineswegs zu befürchten ist, daß durch die Beschränkung der Einfuhr auf die Österreichischen Häfen ein Mangel oder auch nur eine Vertheuerung der Waare

entstehen könnte: so wäre es wenigstens möglich, daß hin und wieder die getheilte Meinung zum Vorwande einer ungebührlichen Preiserhöhung benützt, und dadurch der Gesundheitspflege ein Hinderniß gelegt würde. Wenn also aus was immer für Rücksichten die Einfuhr durch Österreichische Häfen nicht alle Colonial-Artikel umfassen soll; so ist's der Sache angemessen, daß die eigentlichen Apotheker-Waaren von dem Zwange frey bleiben.

Farbe-Waaren sind für das Bedürfniß so mannigfaltiger Fabriken so unentbehrlich, daß es für die Industrie bedenklich werden könnte, einen Mangel oder Vertheuerung derselben herbeyzuführen; wenn man also zum ersten Versuche den laut gewordenen Bedenklichkeiten einiger Maßen nachgeben will: so mögen es auch die Farbe-Waaren Indigo, Cochenill und dergleichen seyn, welche die vorige Freyheit beybehalten. Allein die Farbehölzer, welche auf den Schiffen meistens als Ballast ankommen, und bey denen die Fracht in bedeutendem Verhältnisse zu ihrem Preise steht, können von einer Maßregel nicht ausgenommen werden, welche zu einem

der Hauptgründe gerade die Gewinnung der Frachtkosten für das Inland angenommen hat, welche den Amerikanischen Verkehr anlocken soll, wozu diese Farbehölzer als roher Stoff zur Einfuhr gehören. Gesetzt, was auf keine Weise zugegeben werden kann, diese Farbehölzer würden, wegen der Fracht von der Adriatischen Seeküste, um einige Gulden vertheuert: so wird diese Vertheuerung, wenn sie bis auf den letzten Consumenten vertheilt wird, ganz unmerklich werden. Wenn zum Beyspiel der Ent. Blauholz hierdurch um 5 fl. theurer würde: so kostet von tausend blauen Vortüchern, welche davon für die gemeine Classe gefärbt werden können, Eines nur um $1\frac{1}{5}$ Pfennig mehr; kann daher nicht empfindlich seyn, wenn der Färber auch deßhalb den Farbelohn um $\frac{1}{2}$ Kreutzer steigert.

Ganz dieselbe Rücksicht tritt auch bey dem Tischlerholze ein, und das zum Flechten zu verwendende Rohr kommt mit jenem ganz darin überein, daß es bloßes Luxus-Bedürfniß ist, als Ballast nach Europa kommt, und daher größten Theils bloß durch die Fracht theuer wird, folglich beynahe der ganze Preis desselben im Lande

bleiben kann, und wenn es auch durch die Landfracht etwas theurer würde: so kommt bey der Vertheilung ein unbedeutender Theil auf den letzten Verzehrer, der überdieß auch schon zur wohlhabenderen Classe gehört.

Die Amerikanischen Häute von Buenos-Ayres werden ohnehin über Triest nach Österreich eingeführt; für diesen Artikel ist es also nicht einmahl eine Zwangsanstalt zu nennen, wenn er auf diesen Weg eingeschränkt wird. Ein gleiches Bewandtniß hat es mit der Amerikanischen rohen Baumwolle. Auch diese kommt sammt dem Caroliner Reis, welcher der Baumwolle von Louisiana und Georgia zum Ballast dient, von selbst und am natürlichsten und leichtesten über die Adriatischen Häfen zum Verbrauch nach Österreich. Baumwollgespinnste, so weit die Einfuhr derselben nicht verbothen ist, behalten die ihnen sonst offen gewesenen Wege zur Einfuhr ungehindert, und zwar nicht deßwegen, weil zu befürchten wäre, daß sie auf einer Seereise Schaden nehmen sollten, als welches Besorgniß bey sorgfältiger Behandlung ganz ungegründet ist; sondern weil man sie bey den feineren

Baumwollwebereyen in so fern nicht entbehren kann, weil die Weber behaupten, die feineren Gespinnste von Österreichischen Maschinen nur zum Schuß verwenden zu können. Bey den Englischen Gespinnsten wird daher dieses Vorurtheil einstweilen geschont: sie unter die Grundbedürfnisse der Webereyen, und der darauf noch folgenden Bereitung, Färbung, Druck des Stoffes gezählt, und daher zu vermeiden gesucht, daß dabey, so wie bey den Medicinalstoffen, der Vorwand zu einer Vertheuerung nicht von der Beschränkung der Wege zur Einfuhr von gewinnsüchtigen Speculanten mißbraucht werde. Es wird sich aber bald zeigen, daß sie von selbst aus den Englischen Vorrathskammern zu Malta und den Jonischen Inseln zu geringeren Preisen, und trotz der Seereise vollkommen brauchbar über Triest nach Österreich kommen werden, als man sie von Hamburg, Leipzig oder sonst von jener Seite her beziehen kann.

Pfeffer, Piment und Ingber sind als Lebensbedürfnisse um keinen Grad nothwendiger als Kaffeh. Wer an Gewürze dieser Art gewohnt ist, entbehrt sie so ungern als derjenige,

dem der Kaffeh zum Bedürfnisse geworden ist, diesen aufgeben mag; und wer daran nicht gewohnt ist, dem kostet es Überwindung, sie auf der Zunge zu leiden. Mit ganz gültigem Grunde werden sie daher jenen Artikeln beygezählt, mit denen selbst ein weniger durchdachter Versuch ohne Bedenken gemacht werden könnte, in der Absicht, den dafür nothwendigen Geldausfluß zu vermindern. Außerdem aber, wenn man auch aller Berechnung zum Trotz annehmen wollte, daß diese Artikel durch die Fracht von Triest in etwas theurer würden: so wird das, auf das Loth für den Verzehrer repartirt, so unbedeutend, daß es nicht der Mühe lohnte, deßhalb mit diesen Gewürzgattungen eine Ausnahme bey einer Maßregel zu machen, welche nur von den befangendsten Zweiflern ein Versuch genannt werden kann.

Der Kakao gehört schon aus der einzigen, aber völlig entscheidenden Rücksicht, daß die meisten Ciocolade-Fabrikanten sich in Italien und in Wien befinden, unter die Artikel, welche durch die Adriatischen Häfen eingeführt werden sollen; denn im Grunde wird durch diese Ver-

fügung nur das zum Gesetz, was bisher von selbst geschah, und nur durch irgend eine Verkehrtheit anders gewendet werden konnte. Man vergleiche nur die Tabelle Nro. 1. mit dieser Behauptung: so wird man sie vollkommen bestätigt finden. Von den 1584 Centnern Kakao, welche im Jahre 1814 nach Österreich gekommen sind, hat Triest allein 778 Centner, folglich die Hälfte geliefert, nächst Triest kam die in Vergleichung mit den übrigen Einbruchstationen bey weitem größte Menge aus Brody. Dennoch wird, hoffe ich, niemand behaupten, daß an Kakao ein Mangel sich zeigen werde, wenn man denselben aus Brody zu beziehen verbiethen würde; sondern ohne sich in die Erklärung der Erscheinung, wie aus Brody im Jahre 1814: 466 Centner, also mehr als $\frac{1}{4}$ der Einfuhr an Kakao bezogen werden konnte, weit und unnöthig einzulassen, wird die Behauptung, daß das Adriatische Meer der natürlichste Canal zur Einfuhr des Kakao nach Österreich sey, schwerlich einen und gewiß keinen gegründeten Widerspruch antreffen.

Der Kaffeh hingegen, dieses allgemeine selbstgeschaffene Bedürfniß, welches den Nahmen Surrogat zu einen Spottnahmen gemacht hat; welches seine Herrschaft über beyde Geschlechter niemahls strenger offenbarte, als während der Periode, wo man es für leicht entbehrlich hielt; an dessen Besitz und Genuß jedes Opfer gewagt worden ist, dieses leidet jede Beschränkung, oder vielmehr jede Bedingung, unter welcher man es erlangen kann, ist schon im voraus als erfüllt anzusehen. Würde es zu Colchis von hundert Drachen bewacht, man würde mehr als eine Argos bemannt sehen, um es zu erobern, und durch den bezaubernden Geruch seines Opferbrandes die mißvergnügten Hausgötter zu beruhigen. Wenn über die Häfen an der Adriatischen Seeküste, eine ganz neue Bahn zur Einfuhr zu brechen wäre, um Kaffeh zu hohlen: sie würde bald eben gemacht und in fahrbaren Stand gesetzt seyn. Wenn daher die Beschränkung der Einfuhr der Colonial-Producte auf die Adriatischen Häfen wirklich nichts mehr als ein bloßer zweifelhafter Versuch wäre: so dürfte auch dann der Kaffeh davon nicht ausgenommen seyn; viel-

mehr wäre er als die Spitze des Keiles zu betrachten, hinter der die übrigen Artikel sodann leichter nachzudringen hätten. Übrigens kann auch bey dem Kaffeh die letzte, den Verzehrer treffende Vertheilung erhöhter Fracht = Spesen nicht bedeutend, am wenigsten aber geeignet seyn, den Verbrauch desselben zu beschränken. Vor allem aber bedarf der Kaffeh, der so leicht zu theilen, durch seinen Geruch nicht zu verrathen und überall zu verbergen ist, einer schärferen Aufsicht auf die Schwärzung desselben; diese erhält durch den beschränkten Einfuhrsweg einen verläßlichen, und zum großen Nutzen der Zolleinkünfte tauglichen Riegel; denn jeder, auf einem andern Wege, als der von den Adriatischen Seehäfen führt, betretene oder erweislich eingebrachte Kaffeh ist schon eben deßwegen als Contrabande zu betrachten.

Allein der Zucker, der keineswegs ein frivoles Bedürfniß, wie der Kaffeh, kein Luxus = Artikel, kein bloßes Versüßungs = Mittel bitterer Mixturen, sondern ein wahres, selbstständiges Heilmittel zu innerem und äußerem Gebrauche ist: auf allen Wegen, wo dem menschlichen Or=

ganismus beyzukommen ist, selbst die allgemeine Bedeckung nicht ausgenommen, angewendet wird; und seine charakteristischen Wirkungen um so gewisser hat, da es weder Salz noch Harz, obwohl im Wasser auflösbar, wie jenes, und verbrennbar, wie dieses ist; der Zucker, dessen Stoff kein Mensch entbehren kann, wenn er ihn auch nicht immer raffinirt genießt, kann durchaus kein Gegenstand eines zweifelhaften Versuches seyn, und dennoch ist gerade der Zucker, es mag von Rohzucker oder vom raffinirten die Rede seyn, mehr als irgend ein anderer Artikel geeignet, eine Beschränkung seiner Einfuhr auf die Adriatischen Seeküsten zu ertragen.

Man darf bey dieser Gelegenheit die Wichtigkeit der, in dem Österreichischen Kaiserthum verbreiteten Zucker-Raffinarien nicht allzugleichgültig vorübergehen, ohne wider die anerkanntesten und sich selbst aufdringenden Grundsätze der Staats-Wirthschaft zu verstoßen.

Nach der bereits angeführten Tabelle Nro. 1 betrug im Jahre 1814 die Einfuhr von allen Sorten raffinirten Zuckers, wovon uns sogar (o tempora!) die Türkey 4174 Cnt. mit geliefert

hat, über 40,000 Cnt. Lasse man den Bedarf mit Einschluß dessen, was eingeschwärzt worden seyn könnte, auf 80,000 Cnt. steigen: so können die acht größeren Raffinerien allein, ohne die kleineren zu rechnen, einen Vorrath von diesem Betrage jährlich ganz leicht raffiniren, indem die Triester Raffinerie allein ihr jährlich erreichbares Product an Raffinaden auf 12,000 Cnt. anschlägt.

Bey sorgfältiger Leitung und Schonung von Anstalten, welche sich durch die Stürme der letzten Zeit durchgearbeitet, und dadurch ihre Lebenskraft hinlänglich bewährt haben, kann daher und soll in Zukunft nicht von dem Bedürfniß der Einfuhr an Raffinaden, sondern von der Einfuhr des Rohzuckers die Rede seyn. Woher nun dieser zu beziehen sey, kann niemanden zweifelhaft bleiben, der die Natur- und Kunst-Producte der Länder nur einiger Maßen zu finden weiß. Spanien und Portugal und Amerika, welche ihren Rohzucker nicht selbst raffiniren, können denselben nicht leicht wo besser an Mann bringen, als an den Österreichischen Küsten des Adriatischen Meeres, wo sie nicht nur des Ab-

satzes gewiß sind, sondern wo sie aus der reichen Kammer der Österreichischen Natur- und Kunst-Producte Alles, was sie nur brauchen und verlangen, als Rückladung nehmen können. Ob nun diese aus dem Verhältnisse der Länder entstandene Hoffnung auf Bestätigung in der Erfahrung rechnen können, wird man bey einiger Vergleichung der in der Tabelle Nro. 1 enthaltenen Daten ohne alle Schwierigkeit erkennen.

Triest allein hat gegen den Gesammtbetrag des raffinirten Zuckers und Syrups p. 10,960 Cnt., an Zuckermehl 6,835 Cnt., folglich mehr als die Hälfte eingeführt; dagegen hat man aus dem Reiche für empfangene 3,791 Cnt. Syrup und Raffinaden nur 38 Cnt. Zuckermehl; aus Sachsen für erhaltene 8,849 Cnt. Syrup und Raffinaden nur 2,393, also etwa ein Viertel, und aus Preußen für 9,262 Cnt. Syrup und Raffinaden nur 1,848 Cnt., also weniger als ein Fünftel, erhalten.

Wer kann bey dieser Vergleichung noch zweifeln, daß die Österreichischen Raffinerien den Bedarf an Rohzucker niemahls, weder aus dem Reich, noch Sachsen, noch Preußen erlangen;

daß vielmehr die dortigen Raffinerien ihre Abfälle, ihren Syrup, auf Österreichischen Boden ausschütten, und dadurch den Gewinn ihrer Bemühungen zum Nachtheil der erbländischen Anstalten bedeutend erhöhen werden. Wenn das Reich seine 2,881 Cnt., und Sachsen seine 4,715 Cnt. Syrup für sich behalten oder über Triest nach Österreich absetzen muß: so wird es schwerlich im Stande seyn, jenes 823 Cnt., und dieses 3,518 Cnt. Raffinaden mit Papier nach Österreich zu schicken, und dennoch werden die sparsamen Nachbarn des Erzgebirges an Syrup keinen Mangel leiden, vielmehr wird der gewisse Absatz desselben zur bedeutenden Aufnahme der Böhmischen Raffinerien gereichen, die sich bald nicht bloß auf die zu Prag befindliche beschränken werden.

Gesetzt nun, die Österreichischen Raffinerien würden über Triest nicht die hinlängliche Menge an Rohzucker erhalten: so dürfen sie gewiß nicht darauf rechnen, diesen Abgang durch Lieferungen aus dem Reiche, aus Sachsen oder Preußen zu ersetzen; denn man wagt gewiß keine falsche Behauptung, wenn man annimmt, daß das, was auf der Tabelle Nro. 1 als eingeführtes Zu-

ckermehl pr. 38 Cnt. aus dem Reiche; 2,393 Cnt. aus Sachsen und 1,848 Cnt. aus Preußen vorkommt, nichts anders als Stampfzucker ist, in einem Preise, der ihn zur Consumtion, nicht aber zur Raffinirung eignet. Wenn also die Österreichischen Raffinerien über Triest und die sonstigen Österreichischen Häfen keinen Rohzucker erhalten: so dürfen sie ihre Anstalten zuschließen, und der allerwichtigste Zweig der Österreichischen, zur Verhütung der baren Geldesausfuhr tauglichen Industrie muß ausdorren, und als ein Baum, der keine Früchte trägt, ins Feuer kommen; denn niemahls wird Österreich von Norden her zur Versüßung des Genusses etwas anders als die raffinirte Ausbeute und die dabey sich zeigenden Abfälle, letztere laut Nro. 1. in größerer Quantität erhalten; und eine Bevölkerung von 28 Millionen Menschen wird diese ärmliche oder jene höchst theuere Kost mit Ergebung in sein Schicksal sparsam aufzehren. Soll nun dieser höchst niederdrückende, beschämende Zustand verhütet werden: so muß die Einfuhr des Zuckers in allen Gestalten vom Lande her gesperrt seyn. Soll nun auch, wie gesagt, von der Seeküste her nicht

Rohzucker genug zu haben seyn: soll daher nicht Raffinad genug auf Österreichischem Boden erzeugt werden; so bleibt dessen ungeachtet nicht zu besorgen, daß das Land auch nur auf kurze Zeit an raffinirtem Zucker Mangel leiden sollte: denn was der Österreichische Kaiserstaat nach aufgehobener Einfuhr zu Lande aus den nördlichen Raffinerien des Continens an Raffinade zu wenig erlangen möchte, das werden die Englischen Vorräthe an diesem Artikel mehr als hinlänglich und aus den nahen Magazinen von Malta und den Jonischen Inseln auch in der kürzesten Zeit ersetzen.

Der Zucker darf also unter den Artikeln, denen der Weg zur Einfuhr über die Adriatischen Häfen ausschließlich angewiesen ist, um so weniger fehlen, als vielmehr gerade der Verkehr mit Zucker der vorzüglichste Beweggrund ist, aus welchem jene Maßregel sich im besten Lichte zeigt.

Wenn aber bey der vorgeschlagenen Beschränkung der Einfuhrswege von den etwa 100 Colonial-Artikeln 89, also neun Zehntel, die alte Freyheit genießen; wenn sie diese Freyheit sogar deßhalb beybehalten, weil man dem Gelingen ei-

ner so ganz durchgreifenden Maßregel nicht trauet: wenn von den 11 Artikeln, auf welche es dabey abgesehen ist, die bedeutendern, als: Zucker, Farbhölzer, Amerikanische Baumwolle und andere auch ohne besondere Beschränkung, ihrem natürlichen Zuge nach, durch die Häfen ohnehin größten Theils eingebracht werden: so scheint nicht Ursache genug vorhanden zu seyn, welche die Nothwendigkeit dieser Maßregel begründen könnte.

Allein die für die größte Anzahl der Colonial-Artikel beybehaltene alte Freyheit in der Einfuhr dient weder der Nothwendigkeit noch der Ausführbarkeit der vorgeschlagenen Maßregel zum Einwurfe; denn manches, dessen Ausführung im Ganzen unmöglich wird, läßt sich zum Theil sehr wohl ins Werk setzen. Wenn es daher wirklich unmöglich wäre, alle Colonial-Artikel in der Einfuhr auf die Österreichischen Gränzen zu beschränken: so folgt noch nicht, daß diese Beschränkung auch bey wenigen Artikeln unausführbar sey. Wer übrigens den Vorschlag, die Colonial-Waaren bloß über Österreichische Häfen einzuführen, dahin mäßigt, daß er ihn nur auf 11 Artikel einschränkt, gesteht die Unausführbar-

keit selbst im Ganzen so wenig ein, daß er vielmehr dadurch den Weg auch für die übrigen Artikel alle nur vorbereitet.

Der natürliche Zug einiger dieser Artikel zum Eintritt nach Österreich über Triest ist aber nicht hinreichend, um dem Österreichischen Verkehr denjenigen Schwung zu geben, welcher für die Herstellung der Bilanz so nothwendig ist, und wozu die befördernden Umstände vielleicht niemahls wieder so zusammen treffen werden. Man kann es also nicht bey dem natürlichen Gange bewenden lassen, sondern es muß ein veranstalteter Impuls demselben eine lebhaftere Bewegung geben.

Wenn die Colonial-Producte, oder einstweilen nur die daraus gewählten 11 Artikel, bloß allein über Österreichische Häfen nach Österreich kommen dürfen: so hat dieses auf den Erzeuger derselben oder auf den, der sie auf den Markt von Europa bringen will, einen doppelten Einfluß. Erstlich weiß er gewiß, daß in den Österreichischen Häfen das Bedürfniß von 28 Millionen Menschen auf seine Waare wartet; seine Hoffnung, sie daselbst an Mann zu bringen,

steigt und lockt ihn dahin; zweytens weiß er, daß der Zwischenhandel mit diesen Artikeln nach Österreich für die nordischen Häfen aufgehört hat; je mehr also ehemahls durch diesen Canal nach Österreich geflossen ist, desto mehr sinket dermahl die Hoffnung, dort bereiten Absatz zu finden, nachdem eine so beträchtlich mitwirkende Nachfrage ganz aufgehört hat; er findet daher neue Bedenken, die ihn abhalten, dahin zu segeln; beyde Rücksichten treiben ihn also in die Adriatischen Häfen. Ohne diesen Zwang, ohne die möglichst verbreitete Bekanntmachung desselben, kann bey der neuen Gestaltung der Verhältnisse nach aufgehobenem Continental-System das Interesse der nordischen Häfen große Aufopferungen anrathen, um den Zug in die ehemahligen Bahnen zu leiten, und sich den Zwischenhandel zu sichern, welcher, wenn er mittelst einiger Opfer durch ein paar Jahre eingeleitet ist, dann nur mit großen Schwierigkeiten wieder abgeleitet werden kann, indessen es derzeit, ohne besondere Bewegung, dahin zu bringen ist, daß sich Österreich in den Stand setze, schnell in eine entscheidend erhebliche Verbindung mit den ur-

sprünglichen Erzeugern der unentbehrlichen Colonial-Producte zu treten. So nothwendig es aber ist, durch positive Maßregeln die Concurrenz der ersten Erzeuger von Colonial-Producten in unsere Häfen zu ziehen, damit das, was man bisher nicht entbehren kann, wenigstens um den geringsten Preis und ohne Tribut an mehr oder weniger Zwischenmärkte, ins Land komme; eben so nothwendig ist diese Maßregel auch deßwegen, damit Käufer unserer eigenen Erzeugnisse ins Land gelockt werden, und so das wahre Mutterland von manchem Product kennen lernen, welches sie bisher aus dritter Hand zu nehmen dergestalt gewohnt waren, daß sie es vielleicht nur nach fremden Nahmen zu bezeichnen wissen: so wie die ganze Welt den in den Gegenden von Lody erzeugten Käse als Parmesankäse verzehrt, obschon die Parmesaner den wenigsten erzeugen, sondern nur für den Verkauf des nachbarlichen Erzeugnisses sich bemüht haben.

Das nähmliche Übermaß von Ausfluß des baren Geldes aus den Österreichischen Staaten, welches die Maßregeln zur Einschränkung dieses Ausflusses so dringend erfordert, hat auch auf

den Kunstfleiß in dem Österreichischen Kaiserstaate einen niederdrückenden Einfluß erhalten, welchem nicht besser entgegengewirkt werden kann, als indem man in denjenigen, welche, um ihre Waare abzusetzen, in die Österreichischen Häfen kommen müssen, auch Abnehmer für die Landes-Producte herbeyzieht. Der Hang zur Handlung, der den Bewohnern eines Küstenlandes angeboren ist, weiset ihnen in der Vermittelung des Austausches die ihnen angemessenste Beschäftigung an, und sie werden es nicht daran fehlen lassen, die Gelegenheit, welche sich ihnen darbiethet, besser zu benützen, als es irgend eine andere Provinz des Österreichischen Kaiserthums ausführen würde, da alle übrigen noch der Cultur des Bodens viel Aufmerksamkeit schuldig sind, und ein ruhigeres Blut für anhaltenden Gewerbfleiß haben. Durch die vorgeschlagene Maßregel wird Handlung und Verkehr, welche wohl auch ohne Cultur auf günstigem Boden ihre Keime verbreitet hätten, ein durch die Sorgfalt des Gärtners zu rechter Zeit am rechten Orte gepflanzter kräftiger Stamm, welcher die angewandte, naturgemäße Sorgfalt mit baldigen,

reichlichen und erquickenden Früchten vergelten wird.

Es frägt sich aber, ob dieser, in den südlichen Boden verpflanzte Stamm, nicht die Säfte des nördlichen aussaugen, oder wenigstens durch einen dahin geworfenen Schatten nicht die Vegetation jener Gegend verkümmern wird.

Bey Beantwortung dieser Frage darf man den Gesichtspunct nicht aus den Augen verlieren, daß es sich hier keineswegs um die Speculation eines Kaufmannes, sondern um eine Maßregel der Staatswirthschaft handle. Es kommt nicht hauptsächlich darauf an, zu machen, daß der Verzehrer der Colonial-Producte für sein Bedürfniß den geringst möglichen Preis bezahle; sondern darauf kömmt es an, wie der Staat sich von dem auszehrenden Tribut befreye, welcher bisher in barem Gelde für Anschaffung der Colonial-Producte jährlich außer Landes gegangen ist. Wenn dieser Zweck erreicht wird, so mag jeder Consument von Colonial-Producten in dem Österreichischen Kaiserthume, wenn er auch das Pfund um 3 kr. theurer als ehemahls bezahlen müßte, diese Preiserhöhung als eine

Steuer ansehen, die er dem gemeinen Besten nicht verweigern darf; deren Entrichtung unmerklich ist, und da sie größten Theils entbehrliche Sachen trifft, ganz in seiner Willkühr steht; die von ihm niemahl zur Unzeit, sondern nur dann behoben wird, wenn er bey Gelde ist, und Lust hat, Zucker, Kaffeh, Ciocolade 2c. zu kaufen; die er endlich in keine öffentliche Cassa, nicht in die Hände öffentlicher Beamten, sondern seinem nächsten Nachbar entrichtet, der dafür wohlhabender wird, und, daher wechselsweise wieder weniger Ursache hat, mit seiner Ausgabe karg zu seyn. Es mag jedoch das Opfer leicht oder schwer zu bringen seyn; so kann es, wenn die Nothwendigkeit desselben einleuchtet, nicht erspart werden.

Die Nothwendigkeit aber, auf Beschränkung des Geldausflusses in das Ausland zu denken, ist dringend, und seit langer Zeit in gesteigertem Maße fühlbar. Der Verboth des Kaffehs war ein Beweis, daß man diese Nothwendigkeit fühlte, und selbst durchgreifende Maßregeln nicht scheute. Noth bricht Eisen. Daß durch die Beschränkung der Einfuhr der Colonial-Producte

über die Adriatisch-Österreichische Seeküste dieser Ausfluß der Barschaft ins Ausland vermindert werde, ist keine leere Hoffnung, man darf auf sie als festgegründet bauen, nicht bloß weil eine entschiedene Mehrheit der Stimmen dafür spricht; denn es war so und wird noch bleiben, daß manche Abstimmung mehr durch Indolenz als durch reifliche Abwägung der Gründe geleitet wird; sondern vorzüglich deßhalb, weil man nicht verkennen kann, daß die renitirenden Stimmen, in ihren gewichtigsten Gründen, mehr aus allgemeinen, abstrahirten Vorstellungen, als mittels nächster Anwendung vorliegender Thatsachen räsonniren; daß ihre Stimme mehr durch Übertreibung eindringend, als durch praktische Beleuchtung der Wirklichkeit überzeugend ist. Wenn nun der Bewohner der nördlichen Gränze des Österreichischen Kaiserthums dadurch, daß er sein Bedürfniß an Colonial-Producten theuerer bezahlt, der Aussaugung und Erschöpfung seines Vaterlandes vorbaut; und im bedeutenden Kreislaufe erhält, was sonst ohne Ersatz in fremde Canäle abgezapft würde: so kann er über sein Schicksal sich nicht beschweren, und thäte er es:

so verdiente er gezwungen zu dulden, was er aus freyer Überzeugung zu übernehmen nicht edel genug wäre. Es wäre jedoch eine beleidigende Unerkenntlichkeit gegen alles, was die nördlichen Glieder des Österreichischen Kaiserstaats für das gemeinsame Wohl gethan und gelitten haben, den Mangel an solchem Edelmuthe vorauszusetzen, und die Geschichte der ältesten und neuesten Zeit zu ignoriren. Allein ist es denn auch nöthig, diese Resignation in Anspruch zu nehmen? Ist denn in der That ein Opfer unausweichlich, ist es bedeutend; und wird es nicht reichlich vergolten?

Ehe wir einstimmen, daß der nördliche Bewohner des Österreichischen Kaiserthums die Colinial-Waaren, wegen der auf das Küstenland beschränkten Einfuhr, theurer bezahlen werde, als sie ihm aus den nordischen Häfen zukommen; wirb es nicht übel seyn, die Sache etwas näher in Augenschein zu nehmen.

Böhmen liegt von den nördlichen Ländern des Österreichischen Kaiserthums am westlichsten, folglich den Häfen der Nordsee am nächsten. In so fern nun bey Handlungsverhältnissen das Land

durch die vorzüglichste Handelsstadt repräsentirt wird: haben wir vor allem Prag ins Auge zu fassen. Wer auf der Charte von Prag aus mit der Linie bis Triest, als dem Halbmesser, einen Zirkel beschreiben will, wird bald sehen, daß Bremen, Hamburg, beynahe auch Lübek, außer diese Zirkellinie fallen. Also liegt Prag näher an Triest als an Hamburg. Freylich steigen die Waaren nicht in die Luft, um zu ihrer Bestimmung nach der Richtung der Windrose zu gelangen, sondern

„Die Straße, die der Mensch befährt,
„Worauf der Segen wandelt, diese folgt
„Der Flüsse Lauf, der Thäler freyen Krümmen,
„Umgeht das Weitzenfeld, den Rebenhügel."

Allein die Entfernung bleibt immer das erste; das übrige sind Hindernisse, die im Wege liegen, und was heute noch Hinderniß ist, kann übers Jahr aufhören es zu seyn.

Ferner zeiget die Richtung des Inns, der Salza, der Enns, wohin von der Alpen bis zur Böhmischen Gränze die Abdachung geht. Die am Fuße des, zwischen Österreich und Böhmen lie-

genden Gebirges entspringende Moldau zeiget die weitere Abdachung bis Prag, und von da längs der Elbe bis Hamburg. Das Fuhrwerk geht also von Triest bis Prag größten Theils bergab; von Hamburg bis Prag durchaus bergan: sollten denn also die Colonial-Waaren nicht leichter von Triest als von Hamburg nach Prag gelangen?

Endlich liegt Hamburg und Stettin ungefähr in gleicher nördlicher Breite; fährt man nun mit dem Blicke nach den nicht weit aus einander fallenden Meridianen von Stettin, Prag und Triest herab: so ermißt man bald, wann in den Solstitien die Sonne zu Hamburg, wann zu Triest auf und untergeht, wie bald den Fuhrmann im Winter, auf dem Wege von Hamburg bis Prag die Nacht übereilt, wie lange im Sommer ihn die heißen Strahlen verfolgen: da er auf dem Wege nach Triest im Winter an der Tageslänge, im Sommer am früheren Eintritt der Abendkühle gewinnt. Wie lange dauert im Frühling und Herbst der Kampf mit dem Verderbniß der Straße nach Norden, und wie bald ist er gegen Süden hin abgethan!

Mag es seyn, daß die geologischen Gründe mehr die Möglichkeit als die Wirklichkeit eines Vorzugs der nach den südlichen Häfen von Prag ausführenden Straße, vor jener, nach den nördlichen oder nordwestlichen zeigen: so genügt, wo von Anlagen, von Aussichten in die Zukunft die Rede ist, auch schon diese; denn wo die Möglichkeit vorhanden ist, hängt die Verwirklichung von Einsicht und Eifer der Menschen ab.

Was an Fracht von diesem, was von jenem; was zu einer, was zur andern Zeit wirklich bezahlt worden ist, ist nicht so leicht zu erheben, als man glauben sollte; diejenigen, welche den Vorschlag bloß durch Redekünste impugniren, und die nächste Anwendung vergessen, geben über das Verhältniß der Frachtkosten gar keinen Aufschluß. Man hat zu Anfang July 1815 Frachtbriefe zu $3\frac{1}{2}$ fl. pCt. W. G. gesehen, Andere wollen 7 fl. ungefähr zu derselben Zeit gezahlt haben, noch Andere glauben 10 fl. als Fracht von Triest nach Wien angeben zu dürfen. Wollte man einen Fiaker nach Triest schicken, um ein Paar Cnt. Kaffeh zu hohlen; so würde man Gelegenheit haben, einen noch viel größeren Fracht-

lohn anzusetzen. So viel ist gewiß, daß in Behandlung der Fracht, besonders wo Fuhrleute aus allen Gegenden concurriren, der Einsicht und Klugheit der Frachtgeber ein großer Spielraum übrig bleibt. Diejenigen, die sich gar nicht zu helfen wissen, thun am besten, wenn sie ihre Waaren mit dem Postwagen verschicken, welcher den Cnt. für 5 fl. 54 kr. von Wien nach Triest bringt.

Nach den Eingangs erwähnten Rechnungen kostet die Fracht von Hamburg bis Wien 11 fl. 26 kr.: hievon 3 fl. von Prag bis Wien abgezogen, bleibt Fracht von Hamburg bis Prag 8 fl. 16 kr. Nach den angehängten Berechnungen kostet die Fracht von Hamburg bis Prag 8 fl. 26 kr., und nach Herrn Wayna's Berechnung in seinen Bemerkungen über den Vorschlag Österreichs Seehandel betreffend, kämen auch von Hamburg bis Magdeburg 2 fl. 36 kr. von da bis Wien 8 fl. 40 kr. anzusetzen, zusammen 11 fl. 16 kr., folglich blieb auch hier nach Abzug von 3 fl. von Prag bis Wien 8 fl. 16 kr. als Fracht von Hamburg bis Prag. Nimmt man nun den Mittelpreis von Triest bis Wien zu 5 fl. an, welches

desto weniger gefehlt seyn wird, da man auf dem Postwagen von Wien bis Triest nur 5 fl. 54 kr. pr. Ct. bezahlt: so macht dieß mit den 3 fl. von Wien bis Prag den Betrag von 8 fl. aus, und beweiset, daß die Frachtkosten auch in der Wirklichkeit von Triest bis Prag nicht größer sind, als von Hamburg nach Prag.

Wenn nun, was man zu hoffen sich ohne Bedenken erlauben darf, der Absatz der Natur- und Kunst-Producte Böhmens über die Adriatischen Seehäfen, diejenige Lebhaftigkeit erhält, welche durch die, nach allen Richtungen das Land durchkreutzenden Straßen Böhmens, durch seine Pferdezucht und selbst durch die Frugalität der Einwohner so sehr erleichtert wird: so muß die versicherte Rückladung auf die Frachtpreise den günstigsten Einfluß haben.

Wenn sodann die nähmliche Lebhaftigkeit auch kürzere Straßen benützen, und der Prager Frachtgeber das Landes-Product über Linz und Klagenfurt geradezu nach Triest abrichten, und auf dem nähmlichen Wege die Rückfracht an Colonial-Waaren erwarten wird: so müssen ihm

die ersparten Meilen auch zum Ersparniß des Frachtlohns dienen.

Man hat zwar den Lauf der Elbe als einen Fingerzeig der Natur, wohin der Österreichische oder eigentlich der Böhmische Handel seine Richtung nehmen müsse, bemerklich machen wollen, und da die Wasserfracht wohlfeiler als die Landfracht ist: so sollte man denken, daß um dieses Hülfsmittels willen, die Fracht von Prag nach Triest niemahls so gering, als jene von Prag nach Hamburg werden kann. Nur von der Wasserfracht ists auch zu verstehen, wenn davon die Rede ist, von Amsterdam bis Wien den Ent. um 9 fl. 30 kr. zu schaffen. Allein da die Fahrt den Rhein hinan über Cölln bis Mainz langsam ist; noch langsamer aber das Fortkommen auf den Krümmungen des Mains, wo man ins Land hinein gleichsam laviren muß: so pflegt man sich dieses Weges meistens bey Holzarten, Grapp und dergleichen zu bedienen, wo die Fracht ein bedeutendes Verhältniß zum Werthe der Waare hat; für andere Waare schlägt die Wasserfracht so wenig zur Rechnung, daß man die

Drogerieen von Amsterdam mittels der von viel theuerern Landfracht bezieht.

Um nun diese Wasserfracht auf der Elbe noch mehr herauszuheben, hat man uns sogar auf die Mithülfe der Dampfböte vertröstet. Soll man vielleicht, wenn Wasserfracht und Landfracht gegen einander abgewogen werden sollen, und die Schale der Wasserfracht durch Auflegung der Dampfböte gar zu viel Übergewicht bekäme, der Landfrachtschale durch Auflegung des perpetuum mobile zu Hülfe kommen, welches die Wägen bergauf ohne Vorspann, bergab ohne Hemmschuh ziehen wird, und worüber das Programm bereits im Druck erschienen ist?

Was es mit der Wasserfracht die Elbe hinauf für ein Bewandtniß habe, erklärt die gedruckte Anzeige der Magdeburger Kaufmannschaft vom März 1816 am allerbesten. Es wird eine Assecuranz-Anstalt für die auf der Elbe zu verführenden Waaren angekündiget. Eine Bedingung dabey ist, daß kein Artikel über den Werth von 60 Rthlr. preuß. Curr. pr. Cnt. vergütet wird; die andere ist, daß die Versicherung auf verwinterte Güter nicht ausgedehnt werde, sondern je-

der Eigenthümer müsse bey einer vom Eisgange zu befürchtenden Gefahr für die Sicherheit seiner Waare selbst sorgen. Wenn der Schaden durch Einfrieren der Schiffe und durch den Eisgang von der Assecuranz ausgeschlossen ist: so bleibt ja der Frachtgeber in dem dortigen Himmelsstriche beynahe durch ein halbes Jahr von der Assecuranz ausgeschlossen, und durch die Beschränkung des Preises der assecurirten Waare auf eine gewisse Summe muß man auch mehr abgeschreckt als angelockt werden, seine Fracht die Elbe hinauf zu verschicken. In der That gibt es auch auf der Elbefahrt von Hamburg bis Pirna mehr Beschädigung, als man auf der Fahrt von Amerika bis Triest erleidet. Das macht denn, daß die Waaren von Hamburg aus über Lüneburg auf der Achse verführt werden, daß man also die kostspieligere aber mehr Sicherheit gewährende Landfracht der Fahrt auf der Elbe hinauf vorzieht, und letztere nur für minder empfindliche Waaren, und für solche, bey welchen der Frachtlohn in großem Verhältniß zum Werthe steht, geeignet findet. Die Folge davon ist, daß die Verbindung von Prag und Hamburg

mittelst der Elbe nichts dazu beyträgt, die Transportkosten von Hamburg nach Prag zu erleichtern, daß man also in dieser Hinsicht ebenfalls die Waare von Triest nicht theuerer als von Hamburg nach Prag schaffen werde.

Man wird jedoch sagen, die Fracht macht nicht den Inbegriff von Vorauslagen aus, wodurch eine Waare vertheuert wird; es sind daher auch andere Umstände, welche die Waare vertheuern, in Rechnung und in Anschlag zu bringen.

Die Assecuranz-Prämie ist freylich von London aus nach Hamburg kleiner als nach Triest; doch macht letztere keineswegs 6 pCt. aus, wie in den Bemerkungen des Herrn Wayna angegeben wird; sondern die angehängten Berechnungen zeigen die Assecuranz von London nach Triest nur zu 2 pCt. an. Da nun die Assecuranz nach Hamburg 1 pCt. ausmacht, so ist der Unterschied von 1 pCt. bey einem etwa neunmahl so langen Wege in der That unbedeutend, und zeiget nebenbey an, welche Schwierigkeiten mit der kurzen Fahrt nach Hamburg in Vergleich mit jener nach Triest verbunden seyn müssen. Durch diesen As-

securanz-Unterschied wird demnach die Waare, wenn der Cnt. 60 fl. kostet, noch nicht um einen halben Kreutzer pr. Pfund in Triest theurer als in Hamburg von London aus bezogen. Wie aber, wenn die Waare nicht aus London, sondern aus Cadiz, Marseille käme, müßte dann die Vertheuerung durch Assecuranz nicht umgekehrt wirken, und der Vortheil auf Seite Triests seyn?

Die Seefracht, gleichfalls ein Bestandtheil des Waarenpreises, muß, von London aus gerechnet, allerdings nach Triest größer als nach Hamburg seyn. Dennoch betragen die, in den oft gedachten Bemerkungen angeführten Fracht und Unkosten nach Triest nur 4 fl., da sie nach Hamburg schon 2 fl. 24 kr. ausmachen. Mit der Angabe der letzten stimmen die angehängten Berechnungen überein, aber die Fracht und Unkosten nach Triest werden nur zu 2 fl. 45 kr. angegeben. Es mag nun der geringe Unterschied der Fracht entweder von der beschränkten Jahrszeit, in welcher der Hamburger-Hafen zugänglich ist, oder von der Nothwendigkeit, das Schiff zu erleichtern, von der Unentbehrlichkeit der Lootsen

und andern Umständen herrühren, da nach Triest zu jeder Jahrszeit und mit der ganzen Ladung, jedes Schiff von selbst den Weg finden kann: so fällt auch dieser weg, und wendet sich vielmehr zum Nachtheil für Hamburg, sobald die Ladung nicht aus London, sondern aus Lissabon, Cadiz, Marseille kommt.

Wie aber, wenn die Zufuhr directe aus Amerika kommt? Alsdann kann Hamburg weder den Vortheil der Assecuranz noch Seefracht haben, weil auf so weitem Wege Hamburg und Triest keinen Unterschied machen können. Wie, wenn der Englische Kaufmann, statt den nach Österreich bestimmten Bedarf in London abzuladen, denselben aus der Colonie unmittelbar nach Malta niederlegt; was kann alsdann Assecuranz und Seefracht zur Vertheuerung der nach Triest geführten Colonial-Waare in Vergleichung mit Hamburg wirken? Und dieses letztere, nähmlich der unmittelbare Verkehr mit dem ersten Erzeuger, dieser ist eben das, was bey der vorgeschlagenen Maßregel als der Hauptzweck zu betrachten ist. Ein Zweck, den eine Nation von 28 Millionen Menschen nicht außer Acht lassen darf.

sondern verfolgen muß, wenn auch die ersten Anstrengungen noch so beschwerlich wären.

Genau betrachtet sind also die Waaren, zu Hamburg oder Triest abgeladen, deßhalb im Preise nicht unterschieden, und wenigstens ist es keinesweges nothwendig, daß sie zu Triest theuerer als zu Hamburg abgeladen würden. Die Fracht von Hamburg nach Prag ist um nichts wohlfeiler, als jene von Triest bis eben dahin; vielmehr hat die letztere Straße noch als Wechselwirkung des lebhafteren Verkehrs manche Verbesserung zu erwarten. Prag leidet also nichts durch den versperrten Eintritt der 11 Colonial-Artikel über die Landgränze an Vertheuerung der Colonial-Waaren.

Gesetzt jedoch, die Waare käme über Triest theuerer nach Prag als über Hamburg: so kann der Unterschied schon deßwegen unmöglich bedeutend seyn, weil es sonst unmöglich gewesen wäre, darzuthun, daß er sogar ganz verschwinde.

Wie groß hingegen ist der Vortheil, der in anderer viel weiter reichender Hinsicht aus der vorgeschlagenen Maßregel geradezu für Böhmen mehr als für die übrigen Erblande erwächst.

Wer hat auf Erwerbung des Frachtlohns in den Erblanden mehr Anspruch als Böhmen? schon jetzt sieht man auf allen Straßen die so genannten Deutschböhmen, welche aus dem Fuhrwerk ein eigenes vom Feldbau getrenntes Gewerbe machen, und in der Heimath nur als Gäste erscheinen, um den Erwerb in den Schooß ihrer Familie niederzulegen. Diese werden sich des langen Waarenzuges bemächtigen, und der Bauer wird nebenbey noch Gelegenheit finden, das kürzere Fuhrwerk in dem mit Straßen vielfach durchschnittenen Lande nach bestelltem Feldbau zu bestreiten. Was also das Gesammtreich an Zahlung für ausländische Fracht erspart, wird Böhmen größten Theils allein gewinnen.

Die Böhmischen Glashütten, Bergwerke und Weberstühle werden zur Ausgleichung dessen, was für Colonial-Waaren zu bezahlen ist, stark in Anspruch genommen werden, und leicht dürfte es dahin kommen, daß bey dem erheblichen Grade, auf welchen sich die Böhmische Industrie gehoben hat, die übrigen Erblande mit barem Gelde aufwiegen müßten, was Böhmen zur Ausgleichung der Colonial-Einfuhr nach den

Adriatischen Häfen an Erzeugnissen seines Fleißes wird zu liefern haben.

Wird aber Böhmen des bisherigen Absatzes seiner Kunst-Producte an die nördlichen Häfen dadurch nicht verlustig, daß diese den Zwischenhandel mit Colonial-Waaren nach Österreich verlieren? Wenn Böhmen von seinen Producten, in Folge der vorgeschlagenen Beschränkung der Colonial-Waaren-Einfuhr, gar nichts weiter nach den nördlichen Häfen absetzte: so würde es durch den eröffneten Ausweg nach den Adriatischen Häfen mehr als entschädigt. Allein dieser Absatz der Landesproducte nach Norden wird für Böhmen nicht aufhören; denn, da der Vorschlag einstweilen nur 11 Artikel umfaßt: so bleibt der Verkehr der Böhmischen Producte gegen die übrigen, den alten Wegen überlassenen Colonial-Artikel offen. Den Böhmischen Producten einen Absatz nach Hamburg und ähnlichen Häfen durch Aufopferung des eigenen Handels, des unmittelbaren Bezuges der Colonial-Waaren versichern zu wollen, hieße die Unwirthschaft auf das Höchste treiben; denn keineswegs würden die Hamburger aus Erkenntlichkeit den Böhmischen Pro-

ducten einen Vorzug vor allen übrigen geben, sondern sie würden nach wie vor nur dort kaufen, wo sie die beste Waare um den geringsten Preis erlangen. Wenn man daher die Maßregel umkehren, die Adriatischen Häfen schließen und die Anschaffung der Colonial-Waaren für den Österreichischen Kaiserstaat nur über Hamburg, Bremen, Lübek ꝛc. gestatten wollte: so würde deßhalb um keine Elle mehr Böhmischer Leinwand nach den nordischen Häfen gehen, als was man daselbst nach Ausleerung der Vorräthe in den nähern Umgebungen noch als abgängig bedürfen, oder in einem wohlfeileren Preise aus Böhmen beziehen könnte. Diese nähmliche Rücksicht wird auch jetzt bleiben. Wenn die Böhmen ihre Producte um leichtern Preis nach Hamburg schaffen können, als Schlesien, Lausitz, Brandenburg, Sachsen, Westphalen: so darf es ihnen um Abnehmer in Hamburg nicht bange seyn; wenn sie aber diesen Vorzug an Wohlfeilheit nicht erwerben: so wird kein Handels-System in der Welt eine Nachfrage um ihr Product bewirken.

Auf vaterländischem Boden hingegen haben ihre Producte den Vorzug vor Fremden, selbst

wenn letztere einiger Maßen besser wären. Auch kann derjenige, der die Waare zu eigenem Verbrauche einkauft, einen höhern Preis leichter bewilligen, als ein Zwischenhändler, der sie dem Consumenten zuführen und selbst dabey gewinnen will. So wie aber durch den gesicherten Absatz die Production aufgemuntert wird: so wird sie auch durch erzeugte Nacheiferung vervollkommnet, und auf diesem Wege dürfte die Maßregel, von welcher man voraussagen will, daß sie den Ausfluß Böhmischer Producte nach den nördlichen Häfen verstopfen wird, geradezu das sicherste Mittel zur Beförderung desselben werden.

Diejenigen, welche befürchten, daß bey beschränkter Einfuhr der Colonial-Producte aus den nördlichen Häfen die Ausfuhr der Böhmischen Producte durch die Fracht, wegen Mangel an Rückfracht, bedeutend vertheuert würde, vergessen selbst den natürlichen Fingerzeig, der in der Richtung der Elbe liegt. Was auf der Elbe nach Hamburg schwimmt, braucht nicht zurückzukehren; denn auch das Böhmische Holz, welches als Floß oder Schiff die Böhmische Fracht fortschafft, wird ein willkommener Artikel seyn.

Es wird daher Böhmen, durch die vorgeschlagene Beschränkung der Einfuhr der 11 genannten Colonial-Artikel ausschließlich über die Adriatischen Seehäfen, weder jetzt und noch weniger künftighin, durch Vertheuerung des Bedarfs an Colonial-Producten, noch auch durch verminderten Absatz eigener Erzeugnisse leiden.

Daß aber Prag an Verkehr mit Colonial-Producten verlieren sollte, ist wenigstens nicht als Folge der vorhergehenden Maßregel anzusehen. Bey Eröffnung der Häfen ists natürlich und unvermeidlich, daß die südlichen Provinzen des Österreichischen Kaiserthums bis an die Donau hin ihren Bedarf an Colonial-Waaren aus den Häfen beziehen, und daß davon in Wien Vorräthe aus dieser Quelle zusammenfließen werden: wohin sollte also Prag die etwa aus Hamburg verschriebenen vertheilen? sicher nicht weit außer seinen nächsten Umgebungen; dieser Wirkungskreis bleibt der Hauptstadt von Böhmen auch nach Realisirung des Vorschlages; auch dann wird sie ihre Umgebungen mit den, statt aus Hamburg, sodann aus Triest bezogenen Colonial-Producten versehen. Aber es kommt ein wichti-

gerer hinzu; denn in Geltendmachung der Böhmischen Landesproducte wird niemand der Hauptstadt den Rang ablaufen wollen noch können; und dieser Verkehr muß desto reitzender seyn, da nicht abzusehen ist, wie er in Hinsicht der andern Erblande anders als activ seyn kann: er muß daher die Barschaft nach Böhmen ziehen, und Böhmen wird also bey Ausführung der vorgeschlagenen Maßregel auf keine Weise verlieren, höchst wahrscheinlich aber einen bedeutenden Gewinn daraus ziehen. Rücken wir aber an der nördlichen Gränze des Österreichischen Kaiserthums östlich weiter: so stoßen wir an Mähren und Österreichisch-Schlesien. Aller Vortheil, den Böhmen von der Ausführung der vorgeschlagenen Maßregel zu erwarten hat, trifft auch Mähren; auch Mähren wird für den Reichthum seiner Producte einen sichern Absatz und für Straßen-Gewerbe reichliche Nahrung finden: eine für Böhmen etwa eintretende Vertheuerung der Colonial-Producte aber weniger empfinden; denn Brünn, um 15 Posten von Hamburg weiter entfernt als Prag, richtet sich mehr nach dem Wiener- als nach dem Prager-Marktpreise. Auch

Breslau, der nächste ausländische bedeutende Marktplatz ist zu weit entfernt, um für das Bedürfniß des Brünner-Handels es dem Wienerplatze abgewinnen zu können. Niemahls kann weder Brünn noch Ollmütz, welches als Festung ohnehin im Handel nur eine untergeordnete Rolle spielt, und auch dann noch behalten wird, wenn das lang besprochene Project der Schiffbarmachung der March dereinst zu Standen kommen sollte. Niemahls kann Mähren, das von den Häfen der Nord- und Ostsee weiter als vom Adriatischen Meere entfernt ist, die Colonial-Waaren von Norden leichter als von Süden beziehen, und die Nähe von Wien wird die Folge haben, daß Brünn als ein Filial-Stapelplatz, als ein vorgeschobenes Magazin des Wiener Handels gegen Nordosten mit der Residenzstadt Gewinn und Schaden theilen wird. Wenn es daher für Böhmen zweifelhaft seyn könnte, ob es die Colonial-Waaren nach dem Vorschlage theuerer als vor demselben zahlen wird; für Mähren fände der Zweifel nicht Statt: sondern so gewiß es ist, daß der Preis der Colonial-Producte, sobald einmahl die vorgeschlagene Maßregel zur Ausfüh-

rung kommt, und durch Ein Jahr im Gange ist, in Wien bedeutend fallen muß: so gewiß wird dieses Sinken der Colonial-Preise auch in Mähren eintreten.

Gallizien jedoch ist von der Beziehungsquelle der Colonial-Waaren am weitesten entfernt. Allein wenn zu Lemberg die Preise der Colonial-Waaren höher, als in den andern Österreichischen Handelsstädten stehen: so kommt das von seiner tief im Lande befindlichen Lage her, welche durch die freye Einfuhr von allen Seiten nicht gehoben, wohl aber gerade durch die vorgeschlagene Maßregel erleichtert werden kann; denn aus den Häfen der Nordsee führt ein viel längerer und durch mancherley Territorien sich durchwindender Weg nach Gallizien, als von den Häfen des Adriatischen Meeres: so daß jene, auch wenn alles bleibt, so wie es ist, es nie dahin bringen werden, der Residenzstadt den Rang abzulaufen, wenn sie die Verführung der aus Triest bezogenen Colonial-Waaren nach Gallizien auf sich nimmt. Aus den Häfen des Baltischen Meeres, in so fern sie Breslau als Stapelplatz für den Handel nach Gallizien haben, wäre eine Con-

currenz an Verkäufern natürlich; doch können sie ihre Käufer im Wesentlichen nicht mehr begünstigen, als diese von den inländischen Plätzen behandelt werden: ihnen also die Concurrenz lassen, hieße, gerade da, wo die vorgeschlagene Maßregel ihre Kraft äußern soll, davon abgehen. Wenn die inländischen Stapelplätze gegen Gallizien zu, einstweilen Brünn, mit der Zeit wohl auch irgend eine Ungarische, auf dem über das Karpatische Gebirg führenden Wege gelegene Stadt, und zwar, wenn man auf die Carlstädter-Straße aus dem Littorale sieht, Ofen oder Pesth, versichert sind, daß ihre Vorräthe an Colonial-Artikeln in Gallizien sichern Absatz finden: so werden sie die gallizischen Käufer daran nicht Mangel leiden lassen; und eben, weil sich die beyden Straßen über Mähren und über Ungarn in diesen Verkehr nach Gallizien theilen werden, eben darum werden die Bewohner Galliziens nicht zu befürchten haben, daß sie in den Preisen ihres Bedürfnisses an Colonial-Waaren durch einseitige Willkühr gesteigert werden; sondern dem Wiener-Platz muß daran gelegen seyn, durch billige Behandlung der Abnehmer sich in der bereits im

Gange befindlichen Verbindung zu erhalten, um keine Veranlassung zu einer nothgedrungenen Ergreifung eines Seitenweges zu geben, der, wenn er einmahl aus Noth ergriffen würde, leicht aus Wahl beybehalten werden könnte. Übrigens darf man sich gar nicht vorstellen, daß es eines besondern Zwanges, daß es durchgreifender Maßregeln bedürfe, um den Handel Galliziens nach Wien zu leiten. Seit langer Zeit haben die leichten Truppen des gallizischen Handels ihre Vorposten nach Wien vorgeschoben, und wer zweifelt, daß sie diesen Posten für haltbar ansehen, darf nur ihr Barakenlager in Augenschein nehmen, das die Gänge des Passauer-Hofes auf beyden Seiten einnimmt; ihr stets im Trabe forteilendes Viergespann ist eine bleibende Staffage jeder Landschaft, durch welche die Straße von Wien nach Gallizien zieht; und wie die Ameisen, sieht man dieses schwarze Costum auf jener Linie 6 Tage in der Woche hindurch hin und her ziehen, sich anhalten, kurz verständigen, und wieder aus einander rennen. Sollte der Wienerplatz die Preise zu hoch spannen: so werden diese die ersten seyn, welche die Carpa-

then überklettern, und mit der leichten Britschka über Kaschau, Pesth und Carlstadt an das Adriatische Meer kommen; um sich die Paradiesäpfel selbst zu hohlen, und bey dieser Gelegenheit auch über andere Artikel zu reden, auf welchen kein praetium affectionis haftet. Gallizien wird demnach bey der vorgeschlagenen Maßregel auf keine Art zu kurz kommen, sondern, wenn dem in fünfter Auflage erschienenen wohlerfahrnen Kaufmann G. Ch. Bohns zu glauben ist: so hat Lemberg bey dem Einfuhrhandel nach Pohlen mit Danzig schon vor dem Ausbruch der Französischen Revolution concurrirt: warum soll es, wenn durch weise Verfügungen die in dem Österreichischen Kaiserthum zerstreuten Zuckerraffinerien ihren Wirkungskreis erweitern, und der inländische Verkehr in größere Lebhaftigkeit geräth, diese Concurrenz nicht künftighin mit noch glänzenderem Erfolge fortsetzen können? Einstweilen dürfte aus dem innigen Zusammenhange des gallizischen Handels mit Brünn und Wien der sichere und beruhigende Schluß zu ziehen seyn, daß die vorgeschlagene Maßregel dem Gallizischen Handel so wenig und noch weniger als dem Wie-

ner schaden werde: sondern vielmehr, daß die Aufnahme des gallizischen Handels mit dem Wiener gleichen Schritt halten, wo nicht demselben voreilen werde.

Auf diese Art darf man daher ohne Wagniß behaupten, daß die Beschränkung der Einfuhr der Colonial-Waaren durch die Adriatischen Häfen nicht bloß für die südlichen, sondern auch für die nördlichen Erblande ersprießlich; daß sie nicht bloß in staatswirthschaftlicher Hinsicht nothwendig, sondern auch für den Handel und Gewerbstand der ganzen Monarchie nützlich und einträglich bleiben werde.

Ob aber, da die natürliche Lage der Seeküste schon die Handlung begünstiget, der nöthige und gewünschte Aufschwung nicht durch bloße indirecte Mittel, dadurch etwa bewirkt werden könnte, daß man den Zoll für die Einfuhr durch die Häfen erleichtern, und dagegen für die Einfuhr über die Landwege erhöhen würde; ob diese indirecte Leitung nicht einem positiven, folglich gehäßigen Zwange vorzuziehen wäre, hat man bey Erörterung dieses Gegenstandes auch in Anregung gebracht. Allein niemahls darf man sich

von halben Maßregeln etwas anders versprechen, als daß sie meistens das Gegentheil von dem bewirken, was sie eigentlich erzwecken sollten.

Es fällt bey diesem Mittel der vorzügliche Antrieb nach den Adriatischen Häfen, die Überzeugung weg, daß das Bedürfniß von 28 Millionen Menschen nur auf diesem Wege befriedigt werden kann. Diese Vorstellung, wenn sie auf so große Entfernungen, in welchen sie wirken soll, die erforderliche einleuchtende Kraft behalten soll, muß in ihrer Einfachheit erhalten werden; in dieser ist sie jedermann begreiflich. Wenn aber der Amerikaner erst berechnen soll, in wiefern der, für den Landweg erhöhte Zoll hinreiche oder nicht, um die Speculation für die Adriatischen Häfen vortheilhafter zu machen, und ob nicht dessen ungeachtet die nordischen Häfen noch Auswege genug nach Österreich finden werden: so muß er seinen Entschluß entweder bis zur Einziehung näherer Aufschlüsse aufschieben, oder es kann der geringste Umstand seinen zweifelhaften Entschluß für eine Speculation nach den nordischen Häfen bestimmen, die er sonst nach den Adriatischen gerichtet hätte.

Ohne daher die Zuverlässigkeit n der Überlegung derjenigen, die man anzulocken Ursache hat, zu bewirken, wäre diese Zollerhöhung auf den Landwagen bloß dazu dienlich, den Schwärzungen einen erhöhten Reitz zu gewähren, und die Aufsicht darüber zu erschweren. Bald würde man eigene Schwärzungs-Assecuranzen in der Nachbarschaft entstehen sehen. Alle diejenigen, welche aus der Begünstigung der Österreichischen Seehäfen Abnahme ihres eigenen Absatzes zu befürchten hätten, würden die Schwärzung nicht nur als den einzigen noch übrigen Weg, um ihre Vorräthe anzubringen, sondern auch in der Aussicht dem Gelingen der auf die Seehäfen berechneten Speculation entgegen zu arbeiten, auf alle nur ersinnliche Art unterstützen; die eingeschwärzte Waare würde so weit als möglich landeinwärts vorgeschoben, und müßte auch den vorsichtigsten Handelsmann in seinen Berechnungen irre führen: sie würde vielleicht selbst bis Wien gelangen, und die Anstrengung derjenigen, welche bey der Blüthe des Adriatischen Handels für ihre Concurrenz Besorgnisse zu schöpfen hätten, könnte sogar das Gelingen eines so natürlichen

Verhältnisses, als aus der vorgeschlagenen Maßregel sich erwarten läßt, bedenklich machen.

Man bedarf daher nicht erst die Schwierigkeit in Bestimmung der Zolldifferenz für den Land- und Seeweg zu Hülfe zu nehmen, welche von nicht geringer Erheblichkeit ist, wenn man einer Seits durch einen allzu großen Unterschied nicht eine bloße Maske eines wirklichen Einfuhr-Verbothes aufstellen, und anderer Seits durch einen allzu geringen Unterschied den Endzweck der Sache nicht ganz verfehlen will; man bedarf nicht diese Schwierigkeiten geltend zu machen, um die indirecte Beschränkung der Einfuhren der Colonial-Producte über die Adriatischen Häfen durch Zollerhöhung für unanwendbar zu finden: sondern die obgedachten dem Zwecke der Maßregel geradezu entgegenstrebenden Folgen dieses indirecten Zwanges reichen zur Überzeugung vollkommen hin.

Nur eines bleibt noch bey Durchforschung der ganzen Angelegenheit zu erwägen: die Zeit.

Wer damit einverstanden ist, daß die vorgeschlagene Maßregel zur Beförderung des Österreichischen Handels vorzüglich zur Herstellung ei-

ner vortheilhaften Handels-Bilanz ersprießlich und nothwendig ist, der wird auch wünschen, daß die Ausführung je eher je lieber Statt finden möge. Allein mit dem Tage des publicirten Gesetzes sogleich auch das Verboth der Einfuhr der bezeichneten 11 Colonial-Waaren-Artikel über die Landgränzen eintreten zu lassen, wäre eine ungerechte Verfügung gegen diejenigen, welche im Vertrauen auf die bisher bestehenden Verhältnisse ihre Bestellungen gemacht haben. Hingegen eine allzu lange Frist von der Kundmachung des Gesetzes bis zur vollen Wirkung desselben festzusetzen, könnte der ersten eingreifenden Wirkung desselben großen Eintrag thun: denn es würde diejenigen, welche den gewohnten Absatz auf dem Landwege zu verlieren befürchten müssen, verleiten, alle ihre Vorräthe vor der Sperre der Landgränze nach Österreich zu verschicken, und damit die inländischen Magazine so zu überfüllen, daß die ersten, welche in Hoffnung eines sicheren Absatzes in den Adriatischen Häfen landen würden, bey überfüllten Magazinen keine Nachfrage antreffen würden: sie müßten sodann mit Schaden um herabgesetzte Preise verkaufen, sich und

den inländischen mit theuern Vorräthen versehenen Kaufmann ruiniren. Ihre nächste Lieferung dürften sie sodann schwerlich wieder in die Adriatischen Häfen, sondern wahrscheinlich dahin machen, wo die Vorräthe zur Benützung der vor der Sperre bestandenen Frist nach Österreich ausgeleert worden sind, und wo das deßhalb eingetretene Bedürfniß nach frischer Anfüllung ihnen einen vortheilhaften Markt machen, und den Zug dahin vielleicht auf immer leiten würde. Um diesem Nachtheil vorzubauen, und von der entgegengesetzten Seite sich vor ungerechter Zumuthung zu schützen, wäre demnach am besten, bey einer so kurz als möglich, etwa auf 6 bis 8 Wochen ausgemessenen Frist lieber bey wichtigen und gehörig documentirten Fällen eine Dispensation zu gestatten.

Doch gehört diese Zeitbestimmung, so wie viele andere Vorkehrungen im Detail der Ausführung der Weisheit der Staatsverwaltung an. Der Verfasser hielt sich bloß verpflichtet, seine aus den Verhandlungen hierüber geschöpfte Überzeugung vorzutragen, und eine in jetziger Lage so dringende Angelegenheit neuerdings in Anre-

gung zu bringen, mit dem Wunsche, hindurch zur Aufnahme des vaterländischen Handels und zu einer der Natur des Gesammtreiches angemessenen Vertheilung der Geschäfte nach dem Berufe der Glieder beygetragen zu haben.

Berechnung

über die Assecuranz = Fracht und andere Kosten von London über Triest nach Wien von 1 Cnt. Kaffeh Wiener-Gewicht à 50 fl.

Assecuranz in London 2 pCt. . .	1 fl. — kr.
Fracht und andere Kosten von London bis Triest	2 = 45 =
	3 fl. 45 kr.
Von Triest bis Wien Fracht und andere Kosten im Durchschnitte höchstens	5 = — =
Zusammen . .	8 fl. 45 kr.

Anmerkungen.

1. Diese Berechnung und die darin ausgewiesenen Kosten von London bis Triest pr. 3 fl. 45 kr. sind aus den Büchern eines englischen Handlungs-Hauses in Triest nach genommener Einsicht der Original-Correspondenz und Facturen gezogen.

2. Man könnte die Fracht und andere Kosten von Triest bis Wien statt 5 fl. ohne Anstand nur auf 4 fl. von 1 Centner Wiener-Gewicht annehmen, da solche am 9. May 1815 nur 4 fl., und am 1. July 1815 gar nur $3\frac{1}{2}$ fl. vermög eingesehener Original-Frachtbriefe betrug.

Berechnung

Der Assecuranz-Fracht und andern Kosten von London über Hamburg und Magdeburg bis an die Böhmische Gränze, und von da nach Prag und Wien für 100 Pf. Kaffeh nach dem Wiener Gewichte und zu dem Preise von 50 fl. A. C. nach dem 20 Guldenfuße berechnet, im Monath Juny und July 1815.

Assecuranz 1 pCt.		— fl. 30 kr.
Fracht und Unkosten bis Hamburg		2 = 24 =
— — von da nach Magdeburg		2 = 46 =
— — — von Magdeburg bis an die Böhmische Gränze Sebastiansberg		4 = 50 =
		10 fl. 30 kr.
Fernere Fracht und Unkosten von Sebastiansberg bis Prag	— fl. 50 kr.	
Fracht von Prag nach Wien	2 = —	2 = 50 =
im Ganzen . .		13 fl. 20 kr.

Anmerkung.

Diese Berechnung ist aus den Büchern eines privilegirten Handlungs-Hauses allhier nach genommener Einsicht der Original-Correspondenz und Frachtbriefen gezogen.

Berechnung

Der Assecuranz-Fracht und andern Kosten von London über Hamburg und Lüneburg bis an die Böhmische Gränze, und von da nach Prag und Wien für 100 Pf. Kaffeh nach dem Wiener-Gewichte und zu dem Preise von 50 fl. A. C. nach dem 20 fl. Gulden-Fuße berechnet, im Monath Juny und July 1815.

Assecuranz 1 pCt.	— fl. 30 kr.
Fracht und Unkosten bis Hamburg .	2 = 24 =
— — — — Lüneburg	— = 30 =
— — — von Lüneburg bis an die Böhmische Gränze Sebastiansberg	7 = 28 =
	10 fl. 52 kr.
Ferner Fracht und Unkosten von Sebastiansberg bis Prag — fl. 50 kr.	
Fracht von Prag nach Wien 2 = — =	2 = 50 =
im Ganzen . .	13 fl. 42 kr.

Anmerkung.

Diese Berechnung ist aus den Büchern eines priv. Handlungs-Hauses allhier nach genommener Einsicht der Original-Correspondenz und Frachtbriefen gezogen.

e w

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Cibbini, Antonio

Vortrag über die Nothwendigkeit, einigen Colonial-Producten den Eintritt in das Oesterreichische Kaiserthum nur durch die adriatischen Seehäfen zu gestatten

Wien 1816

Bibl.Mont. 4032#Beibd.3
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10980023-8